



# جنگ پاکستان

۱۹۴۷ء کا فضائی معرکہ خانانہ خیر کی لطف آباد

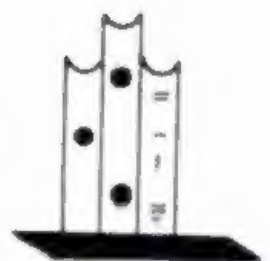


# جنگ پاکستان

۱۹۶۵ء کا فضائی معرکہ

تصنیف ○ جان فیرلیئر  
ترجمہ ○ لطیف احمد خان

ناشر، مضامین الاسلام، الامین پبلیکیشنز  
نسوان سکورٹ، سیکٹر ۱۶، فیڈرل بی ایریا  
کراچی، پاکستان









# فہرست

ایئر مارشل ملک ٹورخان

۶

متعارف

۱۰

۱۲

۱۔ سرگودھا پر تیس سیکنڈ

۲۳

۲۔ پاک فضائیہ — منزل بہ منزل

۳۷

۳۔ آپریشن ڈیزرٹ ہاک

۴۶

۴۔ جنگ کے لیے پاک فضائیہ کی صف بندی

۵۳

۵۔ کشمیر میں طبل جنگ

۶۵

۶۔ جنگ کے بغیر جدل

۷۵

۷۔ اور یہ حریف تھے

۷۹

۸۔ للکار... اور جبری مداخلت

۸۸

۹۔ دوسری صف کی فرض شناسی

۹۲

۱۰۔ پنجاب پر معرکہ آرائی

۱۰۱

۱۱۔ سرخروئی یا سانحہ

۱۱۱

۱۲۔ پاک فضائیہ کے شب خون کا آغاز

۱۲۱

۱۳۔ انڈین ایئر فورس کی جوانی غرب

۱۲۳

۱۴۔ کلوز سپورٹ — بری فوج کے شانہ بشانہ

۱۴۷

۱۵۔ ہندوستانی فضائیہ کی شبینہ یلغار کا جواب

۱۵۷

۱۶۔ امرتسر راڈار کا معرکہ

۱۶۳

۱۷۔ .. اور فضائی برتری کے استحکام کے لیے

۱۷۶

۱۸۔ پاک فضائیہ — شبینہ بمباری کی مہم

۱۹۱

۱۹۔ نتائج

۲۰۲

۲۰۔ پاک فضائیہ پھر لیس ہوتی ہے

۲۰۸

۲۱۔ دعویٰ — جواب دعویٰ

۲۱۵

اشاریہ — !

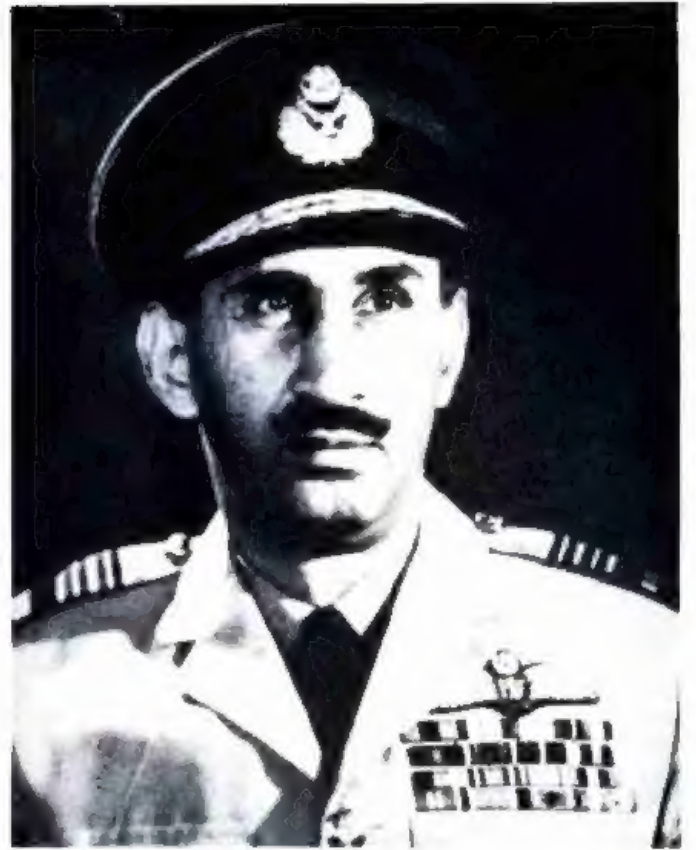




۱۹۷۵ء کی جنگ میں پاک فضائیہ کی اس قوت ایت - ۷۷ میجر کو نظریاتی اعتبار سے بہت زیادہ فائدہ پہنچنے میں مددگار بن گیا۔ لیکن جنگی سطح پر کم مقدار کے ساتھ سب سے بہتر کارکردگی کا مظاہرہ کیا۔



# ایئر مارشل ملک نور خان



دوسری جنگ عظیم کے بعد نمایاں طور پر شہرت حاصل کرنے والے فوجی کمانڈر ملک نور خان کو ایک منفرد مقام حاصل ہے۔ انہیں فوجی اور مل شعبوں میں منقسم اپنا کیریئر غیر معمولی کامیابی کے ساتھ مکمل کرنے کا اعزاز بھی حاصل ہے۔

اپنی خاندانی روایات پر عمل کرتے ہوئے نور خان کے والد نے پہلی جنگ عظیم میں فوجی خدمات انجام دیں۔ ہندوستانی فوج کے گھڑ سوار دستے میں انہیں کاروائی نمایاں انجام دیتے پر کئی قصبے عطا کیے گئے۔ اور اچھی روایات کو برقرار رکھتے ہوئے نور خان نے بھی اس صدی کے چوتھے عشرے کے وسط میں صرف گیارہ سال کی عمر میں ڈیرہ دون کے رائل انڈین طہری کالج میں داخلہ لیا۔ وہ سنڈھرسٹ یا اس کے کسی مسادی ہندوستانی اڈے سے تسلیم مکمل کرنا چاہتے تھے۔

ابھی ان کی عمر سترہ سال بھی نہ ہوئی تھی کہ ہوا بازی کا شوق انہیں لاہور لے آیا جہاں وہ اپنے خاندان کے خرچ پر لاہور فلاحنگ کلب سے ہوا بازی کی تربیت حاصل کرنے لگے۔ اور انہوں نے اپنی سرخرویں سالگرہ سے پہلے ہی دوسرے بانڈوؤں والے ٹائیگر موٹھ پر تربیت حاصل کر کے پائلٹ کا "اے" لائسنس حاصل کر لیا۔ پرواز میں خطرات سے کھینے کا شوق نور خان کی زندگی کا حصہ رہا ہے اور غالباً اسی شوق کی بناء پر وہ لاہور میں اپنی پہلی تہا پرواز میں طیارہ لے کر لاپتہ ہو گئے تھے۔ اس پر ان کا انٹر کمر سمیت ناراض ہوا اور انہیں مختصر عرصے کے لیے معطل کر دیا گیا۔

رائل ایئر فورس کا کالج کراچی سے گریجویشن اور اس کے بعد فلاحنگ

سروس کا منصوبہ دوسری جنگ عظیم کے آغاز کی وجہ سے پائے تکمیل کو نہ پہنچ سکا۔ مگر دشمن کے ہتھے نور خان کی مسلسل کاوش کا یہ نتیجہ نکلا کہ اٹھارہ سالگرہ سے صرف چند ہفتے پہلے انہیں ہندوستانی فضائیہ میں تربیت کے لیے شامل کر لیا گیا۔ یہ ستمبر ۱۹۴۱ء کی بات ہے اور اس وقت فضائیہ میں تربیتی کورس کے لیے عمر کی حد بھی تھی۔

لاہور میں پرواز کی ابتدائی تربیت کے بعد نور خان رائل ایئر فورس کے ساتھ حیدرآباد بیگم پیچڈ میں انڈین ایئر فورس کے ٹائیگر موٹھ اڈے پہنچے تھے اور سال کے اختتام سے قبل ہی وہ زیادہ طاقتور ہکر ہارٹ "اے" دوسرے بانڈو والے آؤکس پر تربیت حاصل کرنے کے لیے اٹھائے گئے۔ اور اسی تربیتی کورس میں انہوں نے اسٹو ہندی، نشانہ بازی اور بمباری میں عام اوسط سے کہیں زیادہ بہتر نمونہ حاصل کیا۔

انڈین ایئر فورس کا ایک سابقہ ٹیوی گیسٹ پی سی لال بھی اس تربیتی کورس میں نور خان کا ہم جماعت تھا۔ ایک موقع پر پی سی لال اور نور خان ایک حادثے میں فوت ہو گئے۔ ہوائیوں کو نور خان نے آؤکس پر تربیتی پرواز کے دوران جب کہ پی سی لال پچھلی نشست پر موجود تھا۔ اپنے طیارے کو ٹیلی فون کے تاروں کے نیچے سے ٹکڑی کو شمشک کی۔ اس حادثے کے نتیجے میں طیارہ تاروں سے الجھ گیا۔ لیکن سخت جان آؤکس اپنے بانڈوؤں پر الجھے ہوئے تار پیچھے کسی نہ کسی طرح لٹکھڑاتا ہوا واپس ہوائی اڈے پہنچ گیا۔ اور جیسے ہی طیارہ ہوائی اڈے کے آخری سرے پر زمین سے لگا پی سی لال نے اپنی کاک پیٹ سے چھلانگ لگا دی اور ٹیلی فون کے الجھے ہوئے تاروں کو طیارے کے بانڈوؤں سے علیحدہ کر



دیا۔ مگر حادثے کی وجہ سے حیات کے مرکزی ستون کو ایسا نقصان پہنچا تھا جسے چھپایا نہیں جاسکتا تھا۔ اس حرکت پر نور خان کی "ٹانگ بک" پر سرخ نشان لگا دیا گیا۔ اور پھر انہیں نئے سرے سے تربیتی کورس کا آغاز کرنا پڑا۔ اس واقعے کا کافی عرصہ بعد ایک مرحلے پر ڈائل انڈین ایئر فورس میں پی سی لال ان کے اسکوادرن میڈر بنے۔ ۱۹۶۵ء کی پاک بھارت جنگ کے دوران وہ ہندوستانی فضائیہ میں اہم عہدے پر فائز تھے اور ۱۹۷۰ء میں اپنی فضائیہ کے کمانڈر انچیف بنے۔

نور خان کی پہلی تعیناتی ڈائل انڈین ایئر فورس کے اسکوادرن میڈر کے ساتھ بٹوارہ میں کی گئی۔ انڈین ایئر فورس اس وقت بھی آؤکسن اور مارٹن اڑان بنی یہ طیارے شمال مغربی سرحدی علاقے میں بھارتی کے خلاف سرگرم تھے۔

ایک بار پھر نور خان نے اٹل بھٹائی میں اپنے اسکوادرن کے تمام ہوا بازیوں سے زیادہ فائدہ حاصل کیے اور ۱۹۶۲ء میں انہوں نے یہ کارنامہ اس وقت پورے طور پر انجام دیا جب انہوں نے ٹیڈ ویڈلیارڈ پر انٹر بھارتی کورس کے بعد غوطہ مار باریش وینس پر تربیت کا آغاز کیا۔

ہر یکین فائزر پر تربیت کے لیے چار سو پینچھ سو سے قبل نور خان برلاسے محاذ پر سرگرم تھے جہاں انہوں نے چار سو نو سو وینس پر پرواز کر کے جاپانیوں کے ہڈوں پر بھاری کی۔ وہ آج بھی وینس کو ایک "ہولناک طیارہ" کہہ کر یاد کرتے ہیں۔ ۱۹۶۴ء میں ایک بار پھر وہ برلاسے محاذ پر جاپانیوں کے خلاف بریکینگ استعمال کر رہے تھے۔ اس کے بعد انہیں جاپان پر قبضہ کرنے والی اتحادی فوجوں کے لیے مخصوص کیے جانے والے انڈین ایئر فورس اسکوادرن میں شامل کر دیا گیا لیکن اس مشن پر روانگی سے پہلے انہیں اسپٹ فالس کے ابتدائی کورس کے لیے جزوی ہند میں بھجور جانا پڑا۔ آخر جب وہ ۱۹۶۵ء میں جاپان پہنچے تو انہیں ایوانکونی ایئر بیڈ کوارٹر میں اسکوادرن لیڈر آپریشنز کی حیثیت سے انتظامی کام سر نہایا۔

اگست ۱۹۶۵ء میں دہلی واپسی پر انہوں نے ہندوستان کو تقسیم کر سب میں مبتلا کیا۔ اور نور خان ہجرت کرنے والی مسلم آبادی کے ساتھ محفوظ اور مذہبی حیثیت زدہ قتل و غارت گری کے درمیان سے گزرنے والے ریل کے اس سفر میں شامل ہو گئے جس کی منزل لاہور تھی

ڈائل پاکستان ٹیلیفون کے قیام کے وقت ہی سے نور خان اس سے وابستہ ہو گئے۔ ۱۹۶۸ء میں اپنے ملک کی فضائیہ کے مشیر کی حیثیت سے لندن جانے سے قبل وہ چیک لائیں اسٹیشن کمانڈر تھے۔ لندن میں وہ پاکستان کی مہاجر فضائیہ کے لیے نئے برطانوی ساز و سامان کی عوز و نیت کا تعین کرنے کے ذمہ دار تھے انہوں نے پاک فضائیہ کے ٹاکا اسکوادرن کو نئے سرے سے تیس کرنے کے لیے بیسن انجن والے ہارنٹری طیاروں اور نقل و حمل کے لیے ڈیگس ڈی سی۔ ۷۴ کی جگہ ڈیگس ڈی سی کو نظر انداز کر کے سخت جان برشل فریئر کی سٹارش کی۔ پاکستان واپس آنے کے بعد وہ پاک فضائیہ کی رسالہ راکٹری کے کمانڈر بنے اور اس کے بعد ایئر بیڈ کوارٹر میں گروپ کپٹن کی حیثیت سے تعینات

ہوئے۔ ایئر بیڈ کوارٹر میں انہیں اسٹیشن چیف آف ایئر اسٹاف کی حیثیت سے پاک فضائیہ کو امریکن "بلٹ" کے منصوبے میں شرکت کا موقع ملا۔ ان دنوں پاکستان ایئر فورس کی کمان ڈائل ایئر فورس کے ایک انگریز افسر کے ہاتھ میں تھی۔ اس انگریز کو پاک فضائیہ کے لیے امریکی کی طرف سے پیش کیے جانے والے ری پبلک ایف۔۴۸ تھنڈر جیٹ پسند تھے۔ اس کے مقابلے میں نور خان بستر کار کردگی والے نارٹھ امریکن ایف۔۴۶ سیبر جیٹ طلب کر رہے تھے آخری کشمکش اور استغنیائی دھمکی کے مراحل سے گزر کر وہ اپنے وقت میں کامیاب ہو گئے۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ میں نور خان کی اس پسند کے دور رس نتائج سامنے آئے۔

۱۹۶۵ء کے وسط میں نور خان نے ڈائل ایئر فورس اسٹاف کالج انڈیا میں ایک کورس مکمل کیا۔ یہاں ایئر ویزمان بھی ان کا ہم جماعت تھا جو بعد میں ۱۹۶۷ء میں مشرق وسطیٰ کی جنگ کے دوران اسرائیلی ایئر فورس کا کمانڈر انچیف اور پھر اسرائیل کا وزیر دفاع مقرر ہوا۔ ایئر ویزمان اپنی سوانح حیات "آن ایگلز ونگز" میں نور خان کے بارے میں لکھتا ہے۔ "وہ ایک ایسا شخص ہے جس کا مقابلہ کرنا ممکن نہیں اور مجھے خوشی ہے کہ وہ پاکستانی ہے امریکی نہیں!"

اس کورس کے بعد نور خان نے دہلی پور میں اسٹیشن کمانڈر کی حیثیت سے پاک فضائیہ کو سیبر طیاروں سے تیس کرنے کے پروگرام کی نگرانی کی۔ یہ سیبر پاکستان پہنچنے والے اولین اعلیٰ کارکردگی والے جیٹ طیارے تھے۔ نور خان کی ولولہ انگیز تہارت میں پاکستانی پائلٹوں نے جلد ہی ان طیاروں پر قابو پا لیا۔ طیاروں پر اعتماد اور اپنی شاندار فنی مہارت کے ثبوت کے طور پر پاکستانی ہوا بازوں نے جیٹ فائٹس میں سولہ طیاروں کی گرہ "بلٹ" کا مظاہرہ کیا۔

۱۹۵۷ء میں جب ایئر مارشل اصغر خان پاک فضائیہ کے پہلے کمانڈر انچیف مقرر ہوئے تو نور خان نے آپریشن گروپ کی تشکیل کے ذمہ دار تھے جس کی کمانڈ انہوں نے پشاور بیڈ کوارٹر میں سنبھالی۔ وہ ۱۹۵۹ء میں حکومت پاکستان کی طرف سے قومی ایئر لائن پی۔ آئی۔ ۱۷ کے سینجنگ ڈائریکٹر مقرر ہوئے۔ ایک ہفتہ بعد ہی میں ہے۔ انہوں نے پی۔ آئی۔ ۱۷ سے اپنی چھ سالہ بستی میں اس ادارے کو منفعت بخش ملی بنیادوں پر مستحکم کرنے میں شاندار کامیابی حاصل کی یہ کارنامہ جواب ایک حیرت انگیز حقیقت ہے۔ ان کے قلمی فوجی پس منظر میں کچھ زیادہ ہی نمایاں اور اہم نظر آتا ہے۔

اپنی مخصوص عادت کے مطابق ۱۹۶۵ء میں پاکستان ایئر فورس کے کمانڈر انچیف کی حیثیت سے تقرری کے نوٹیفیکیشن کے بعد نور خان نے پاکستان کے سب سے جدید جیٹ فائزر پر تربیت حاصل کرنے کے لیے ایک کورس کا اختتام کیا۔ چھ سال تک عملی پرواز سے دور رہنے کے باوجود نور خان نے ٹالاک ہیڈرٹی ۳۳ پر تربیت حاصل کر کے سرگودھا میں ایک ۲ لاک ہیڈ ایف۔۱۰ کے ساتھ فائزر اٹارنا شروع کر دیا۔ یہ سب انہوں نے دو نشستوں والے ایف۔۱۰



اپنی اس کے فیصلے طے کیا۔ نور خان نے ایک میجر بھی اڑایا۔ جلد ہی انہوں نے زبردست مہارت حاصل کر لی۔ اور فضاء سے زمین پر نشانہ بازی میں سرفیضہ مہر حاصل کر کے تقریباً ناممکن کارنامہ انجام دیا۔ پاک فضاء میں یہ اپنی طرز کا پہلا واقعہ تھا۔ یہ ثابت کرنے کی خاطر کہ یہ محض ایک اتفاق نہیں تھا کمانڈر انچیف نے یہ کارنامہ ان دو طرز کے میجر طیاروں پر دوہرایا جو ان دونوں پاک فضاء میں زیر استعمال تھے اور جب چین سے دہرے معروف فی جیٹ ایجن وائے لمگ ۱۹۔ پاکستان پہنچے تو نور خان نے ان پر بھی یہی شاندار کامیابی حاصل کی۔

یہ کاک پٹ سے جہازانہ قیادت کا ایک انداز تھا۔ نور خان کو ۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران ایئر مارشل بنادیا گیا۔ انہوں نے اپنے پائلٹوں کے لیے قابل تقلید نئے معیار قائم کرنے کی کوشش کر کے ہوسے پاک فضاء کے بے سخت جہازانہ حربی حکمت عملی کی جیلور کھی اور اسی کے مطابق پاک فضاء کا حوصلہ بلند کیا۔ یہ اہم کارنامے نمایاں خطرات سے مبرا بھی نہ تھے۔ پاکستان ایئر فورس

جان فریکر ایئر ہیڈ کوارٹر پشاور میں ایئر مارشل نور خان کے ساتھ

میں شامل ہر سنے حربی طیارے کو آزمائش کے روایت برقرار رکھتے ہوئے جب کمانڈر انچیف نے مشقت مابین دوسرے میراج پر اپنی پہلی پرواز میں انتہائی بلندی پر تیزی سے پلٹ چاہا تو ان کا طیارہ چینی کی مانند گھومتے لگا بغیر دوسرے طیارے کے یہ یہ کوئی اچھی حرکت نہ تھی۔ دنگ کمانڈر عالم نے جو پلٹے سربراہ کی تعاقبی پرواز پر موجود تھے، خطرہ محسوس کرتے ہوئے ایئر مارشل سے برابر ایکٹ کر رہنے کی درخواست کی۔ مگر نور خان نے سطح زمین سے ۵۵ یا ۶۰ ہزار فٹ کی بلندی پر چینی کی طرح گھومنے والے میراج پر قابو پایا۔ اور اس طرح پاک فضاء کو ایک قیمتی نقصان سے بچالیا۔ اسی طرح ایک اور موقع پر فضاء سے زمین پر ٹھیک ٹھیک نشانہ لگانے کی عادت کے مطابق وہ لمبا غوطہ لگا کر ہفت سے بہت قریب آ گئے۔ اس کا نتیجہ یہ نکلا کہ ان کے اپنے پیلے ہونے راکٹ کا ایک ٹکڑا اچھل کر ان کے طیارے کے ایجن پر لگا اور ایجن تباہ ہو گیا۔ خوش قسمتی سے اس وقت ایئر مارشل دہرے ایجن وائے لمگ ۱۹ پر پرواز کر رہے تھے۔





۱۹۶۵ء کی جنگ میں نور خان کے اہم کردار کی وہ داستان جو اگلے ابواب میں ابھر کر سامنے آئے گی، یہ ثابت کرتی ہے کہ ان کی قیادت کے بغیر پاکستان کا محفوظ رہنا ایک امر محال تھا۔ امد جب جنگ شروع ہوئی تو پاکستان کی دفاعی قوت میں پاک فضائیہ وہ واحد بازو تھا جو فوری طور پر جنگ آزمائی کے لیے مستعد تھا۔ ستمبر کے ابتدائی دنوں میں جب حکومت اور فیلڈ مارشل ایوب خان کی کاہنہ سیاسی فلاح کا شکار تھی۔ نور خان نے ہندوستان کی جارحانہ پیش قدمی کو روکنے کے لیے اپنے ان اختیارات کو بھرپور انداز میں ادا کرنا ممکن بنوا دیا۔ اس سے استقلال کا جو اہمیت ملے آزاد می مل کے ساتھ مل کے گئے تھے۔

اس فضائی معرکے میں ان کا کردار اس لیے اور بھی زیادہ نمایاں ہو جاتا ہے کہ وہ چھ سال تک مللی فوجی زندگی سے دور رہے اور یکم ستمبر ۱۹۶۵ء کو باارجہ نہ کاڑھوں کے آغاز سے صرف چند ہفتے قبل ہی یعنی ۱۳ جولائی ۱۹۶۵ء کو انہوں نے پاکستان ایئر فورس کی کمان سنبھال لی تھی۔ جنگ کے فرائض انہوں نے پاک فضائیہ کی تنظیم نو کے لیے اہم اقدامات شروع کر دیے تاکہ ان خامیوں کو دور کیا جا سکے جو معرکہ ستمبر میں نمایاں ہوئی تھیں۔ ساتھ ہی اس جنگ کے بعد دونوں طرف امریکی اسٹورکس فراہمی پر پابندی سے نئے کسے انہوں نے پاک فضائیہ کو زبردستی میں کرنے کی خاطر بڑی تعداد میں فرائض اور چین سے جنگی طیارے حاصل کرنے کا سلسلہ شروع کیا۔

اسی کوشش میں انہوں نے لغت و ات (جرمن فضائیہ) کے استقلال شدہ ۹۰۰ اور نیڈا (جرمن میز ایران کے راستے حاصل کرنے میں اہم کردار ادا کیا۔ یہ ان ۵۰۰۰ ونگس ۱۹۶۵ء یا ایف ۷ ایز کا برباد ہونے کے علاوہ تھے۔ جو چین سے حاصل کیے گئے تھے۔ نور خان نے فرانس سے اعلیٰ کارکردگی والے ۳۵۰ ونگس ۳، اور میراج ۵ طیاروں کی خریداری کا بھی اختتام کیا۔ یہ پاک فضائیہ میں میراج کی خوریت کا آغاز تھا۔ پاک فضائیہ کی حربی قوت میں ۸۰۰ جنگجو طیاروں کے اضافے سے اس کی طاقت میں تین گنا اضافے کے باوجود وہ ملٹن نہ تھے اس لیے نور خان ہوائی اڈوں اور رڈوائے فضا کی ان خامیوں کو دور کرنے میں مصروف ہو گئے جو بالکل حیاں تھیں۔ اس مقصد کے لیے انہوں نے بیرونی خرید کے ساتھ آبد، بدین اور شرکوٹ (ریفی) میں چھ ہوائی اڈوں کی تعمیر کا آغاز کیا اور اس کے ساتھ ہی دشمن کی آمد کی پیشگی وارننگ لینے والے گنی نے مرکز بھی قائم کیے۔

۱۹۶۹ء میں پاک فضائیہ سے ریٹائرمنٹ سے پہلے نور خان نے تنظیم نو کا کام مکمل کر لیا اور اس کے بعد صدر یحییٰ خان کے تحت انہوں نے قمر عہد کے

یہ ڈپٹی مارشل لائیڈ منسٹر ریڈ اور گورنر مغربی پاکستان کے عہدوں پر کام کیا۔ انہوں نے سیاسی اختلاف کی بنا پر ان عہدوں سے علیحدگی اختیار کر لی۔ نور خان کو یحییٰ خان کے اندر فکر سے اختلاف تھا۔ نور خان نے ہمیشہ سیاسی تقرری سے گریز کیا اور اسی بنا پر آخر کار حکومت پاکستان کی مسلسل درخواست پر انہوں نے نومبر ۱۹۶۳ء میں پاکستان ایئر فیصل ایئر لائن کا کنٹرول سنبھال لیا۔ انہوں نے پی آئی اے کے کونہ صرف پاکستان کے بحرائی سیاسی اگھٹے سے باہر رکھا بلکہ اس ادارے کی سادہ کسٹمر جماعتی بنیادوں پر بحال کر دیا۔ اس شاندار کامیابی کی شہادت اس نمایاں ترقی کے ملتی ہے جو پی آئی اے نے ان کی حالیہ پانچ سالہ نگرانی میں حاصل کی۔ ایک ایسے دور میں جب عام عہد پر ایئر لائنیں کساد باری کا شکار تھیں۔ انہوں نے پی آئی اے کی آمدنی، مسافروں اور سفری طوالت میں تین گنا اضافہ حاصل کیا۔ اس کی مال بردارسی میں ۵۰ گنا اضافہ ہوا اور سفر برداری کی گنجائش ۲۰۵ فیصد بڑھ گئی۔ جب نور خان نے ۱۹۶۳ء میں دوبارہ پی آئی اے کا انتظام سنبھالا تو ۱۹۶۳ء کی مالی مدت میں اس ادارے کی ملی بچت صرف اٹھارہ لاکھ روپے تھی۔ ۱۹۶۸ء میں یہ رقم بڑھ کر ۲۰۰ لاکھ روپے لاکھ روپے یا دو کوڑ ساٹھ لاکھ ڈالرز تک جا پہنچی۔

تقدیر جرات مندوں کی حمایت کرتی ہے یہ مقولہ نور خان کے خاندان کا دستور مل قرار دیا جاسکتا ہے۔ کسی معمولی غرض کے بغیر پرواز کے دوران لائق خطرات سے بچ نکلنے والے نور خان کا موت سے قریب ترین سامنا ۱۹۶۴ء کے آخر میں اس وقت ہوا جب انہوں نے اپنی عادت کے مطابق پی آئی اے کے ایک ایف ۷۰۰ فریڈ شپ چلنے کو اغوا کرنے والے اس مسلح شخص پر تنہا قابو پانے کی کوشش کی جو کراچی ایئر پورٹ پر طیارے کے ملے اور مسافروں کو گرفتار بنائے ہوئے تھا۔ باقی بیکر کوئی گھنٹے تک سمجھانے کے بعد نور خان نے ایف ۷۰۰ کے چھوٹے سے کین میں بائی بیکر کی پستول چھیننے کی کوشش کی اور اس مسلح شخص نے بہت ہی قریب سے نور خان پر گولی چلا دی گئی نور خان کی ریڑھ کی ہڈی سے تقریباً ایک سنٹی میٹر گولی لگی لیکن اس کے ساتھ ہی انہوں نے بائی بیکر کو زیر کر لیا اور فوراً ایسے کے چلے نے اس پر پوری طرح قابو پایا۔ اس خطرناک کامیابی پر خوش نور خان جلد ہی صحت یاب ہو گئے اور اس کے ساتھ ہی ان کے اعزازات میں پاکستان کے ایک اور بڑے شہری اعزاز "جل شجاعت" کا اضافہ ہو چکا تھا۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ میں نور خان کو فوج کا اعلیٰ اعزاز ہلال جرات عطا کیا گیا تھا۔ اس طرح ایئر مارشل نور خان دونوں اعزاز حاصل کرنے والے واحد پاکستانی شہری ہیں۔



# تعارف

**پاک فضائیہ** سے میری طویل واقفیت کا آغاز ۱۹۵۵ء میں اس وقت ہوا جب پروانہ سے متعلق جریدے "ایروپین" کے طرزی ایڈیٹر کی حیثیت سے مجھے پاکستان ایئر فورس کے ہیڈ کوارٹر اور ہوائی اڈوں کا تفصیلی دورہ کرنے کی دعوت دی گئی۔ یہ دعوت نامہ اس وقت مقرر ہونے والے پاک فضائیہ کے پہلے پاکستانی کانڈر انچیف ایئر ڈائریکٹر مسٹر جٹ کی طرف سے تھا۔ وہ بڑا ہی حربی طیاروں سے اپنے سفر کا آغاز کرنے والے پاک فضائیہ کی اس نئی قوت کو مغربی دنیا سے متعارف کرنے کے لیے نگر مند تھے جو اسے امریکی ساز و سامان سے لیس کرنے کے بعد حاصل ہوئی تھی۔

یہ بات شروع ہی سے واضح تھی کہ پاک فضائیہ کی نئی قوت پر کانڈر انچیف کا اعتماد بے معنی نہیں ہے۔ اور یہ بات اس وقت پایہ ثبوت کو پہنچ گئی جب ماری پور میں ان کے سیر اسکواڈرن نے دنیا میں پہلی بار ٹائٹ فارمیشن میں سولہ طیاروں کی گروہ بنائی اور وی آئی پی "انکوائزر" کے پیچ میں سلسلے ہوائی اڈے کے وسط میں موجود ہدف پر بہت نجی پرواز کرتے ہوئے مشین گن اور اصل مائیکل سے حملے کیے۔ اس مظاہرے کے موقع پر افغانستان کے بادشاہ مہمان خصوصی تھے۔

دس دن کا یہ یادگار دورہ جو ایک لڑکھڑاتے ہوئے مگر وی آئی پی طرز پر آراستہ برٹش فریئر پر کیا گیا۔ شمال مغربی سرحدی علاقے کا دورہ تھا اس علاقے میں اب بھی بے چینی کے آثار موجود تھے۔ دوسرے میں ڈیل ایئر فورس کے سابق نائبی جوانی اڈے کوٹ اور میران شاہ بھی شامل تھے۔ میرے لیے اس دورے کی کچھ یادوں میں درہ خیبر کی خبر دیواروں کا فضائی نشانہ بھی شامل ہے جہاں کبھی رولر لائٹ، فیلکن، ایگل اور کسٹریل ایرو انجن کی گھر گھر ہٹ سنائی دیتی تھی۔ اور اب دوسری نسل کے باک فوری ل۔ ۶۱ تربیتی طیاروں کے سنوٹورس انجن کی گونج ابھرتی ہے۔

اس سے کہیں زیادہ دلکش اور یادگار پرواز شمال علاقوں پر تھی یہ پرواز

جسے وادی کی کلاسیکی پرواز کہنا مناسب ہوگا کوہ قراقرم کی بلندیوں اور گھاٹیوں کے درمیان دریائے سندھ کے اوپر سے گزرتی ہوئی سلسلہ جہاں کے مغربی سرے پر واقع دریائے سندھ کے ماخذ کی سمت تھی۔ یہ ٹکلت کی طرف شمالی کشمیر کا خوبصورت حصہ ہے۔ ۱۳۰ ناٹ کی رفتار والے ہمارے برٹش فریئر کی عام سطح پرواز گیارہ ہزار فٹ تھی۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ ہم اپنی سطح پرواز سے بلند و بالا پہاڑوں کے درمیان خطرناک وادیوں سے گزرنا تھا۔ ان پہاڑوں کی بلندی جو بڑھتی ہی چلی جاتی ہے نائیکا پرست اور اکاچنی کی بائیں جانب ۱۶ ہزار فٹ اور ۲۵ ہزار ۵ سو پچاس فٹ پر ختم ہوتی ہے۔ جیسا کہ میں اس وقت بیان کر چکا ہوں۔ ہمارے اس دو گھنٹے کے سفر میں پہلے پائن کے درختوں سے ڈھکے ہوئے کچھ پہاڑ طیارے کے بازوؤں کے قریب سے گزرتے لیکن جلد ہی چوٹیاں بلند ہونے لگیں اور چٹانوں کی عمودی دیواریں ہمارے دونوں طرف بیٹھے اور عقب میں پھینتی چلی گئیں۔ کبھی کبھی پہاڑ اتنے قریب آتے تھے کہ انہیں ہاتھ لگانا ممکن نظر آنے لگتا۔ جہاز کی دوسری کھڑکی سے چمکتی ہوئی برت میں ڈھکے ہوئے پائن کے درخت روایتی کرسمس درخت کی یاد دلاتے تھے۔ کئی بار وادی کشادہ ہو گئی اور نیچے دور تک ریتیلی سطح زمین پر دریائے سندھ بھروسے رنگ کی بتلی سی دوری کی طرح بل کھاتا ہوا اپنے ماخذ سے آگے پھیلتا ہوا جا رہا تھا۔ چند لمحوں بعد برت سے ڈھکی ہوئی چوٹیوں نے ہمارے چھوٹے سے جہاز کو چاروں طرف سے گھیر لیا اور شفاف دوسرے ہوا میں یہ چوٹیاں شاہی وقار کے ساتھ ایک سلسلے کی شکل میں بڑھتی چلی جا رہی تھیں۔

موسم سرما میں شمالی کشمیر کے پہاڑی دیہات اور پشاور کے درمیان رابطے کا واحد ذریعہ فضائی فراہمی رہ سکتا ہے۔ بشرطیکہ بال راستہ نہ روکیں۔ لیکن پاک فضائیہ کے ہوا بازوں نے اپنی اعلیٰ مہارت کا مظاہرہ کرتے ہوئے چند سال قبل





جان فریڈرک ایئر مارشل فورڈن

ہندوستانی لڑاکا طیاروں کے منڈلاتے ہوئے خطرے کے باوجود رات کی تاریکی میں سال کے بڑے حصے میں فراہمی دسد کا سلسلہ برقرار رکھا۔

اس پہلے ہی دورے سے شہرت ہو گیا تھا کہ پاکستانی ایک نسل کی حیثیت سے — اور خاص طور پر وہ جن کا تعلق پہاڑی تھاق سے ہے، فضا سے فطری لگاؤ رکھتے ہیں۔ ان کے اور فضا کے مزاج میں بڑی ہم آہنگی ہے۔ اس کی تصدیق ۱۹۶۵ء میں بامیں دن کی پاک بھارت جنگ کے واقعات سے بھی ہوتی ہے اور اسی جنگ کے بعد ۱۹۶۶ء میں پاک فضائیہ کے کانڈراچیف کی دعوت پر میں نے دوسرا دورہ کیا۔ اس وقت یعنی پاک فضائیہ سے میرے پہلے رابطے کے دس سال بعد اس کے کانڈراچیف ایئر مارشل فورڈن تھے۔ اس موقع پر میری ذمہ داری ہندوستان سے ۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران پاکستان ایئر فورس کی کارگزاری کا ایک تفصیلی جائزہ تب کرنا تھا جس کے لیے مجھے تمام دستیاب وسائل و سرکاری تعاون فراہم کیا گیا۔ ایک باہرچہ میں پاک فضائیہ کے تربیتی طیاروں، مددگار طیاروں جن میں سیسنائی، ٹی، ۳، ناٹھ، امرجن ٹی، ۴، نیکی ٹریل ایرن اور دیگر ہیلی کاپٹروں میں پاک فضائیہ کے اڈوں کا دورہ کرنا تھا۔ سرگودھا، جیسے میں نے ۱۹۵۵ء میں تعمیر کے مراحل میں دیکھا تھا میری زیادہ تر سرگرمیوں کا مرکز پاکستان میں نے پاک فضائیہ کے ان یاغروں کی

یادیں ٹیپ ریکارڈ پر محفوظ کیں جو ۱۹۶۵ء کے مرکز پاکستان میں ملازم پر پیش پیش تھے —

اور یہ سب کچھ ایک پائلٹ کی نگاہ سے دیکھنے اور سمجھنے کے لیے میں نے پاک فضائیہ کے دو مشتمل وائے جی ۱۵، ٹی، ۱۵، جیٹ تربیتی طیارے میں سرگودھا سے ہوائی کی۔ پاک فضائیہ کی اس نئی نسل میں پرواز کے دوران ایک عشرے قبل پیش آنجن وائے فیوری کی آواز میں بے حد آواز محسوس ہو رہی تھی چند ماہ بعد ۱۹۶۱ء کے آغاز میں پہلے کام کی تکمیل کے لیے پاکستان واپسی پر میں نے ولوی کی پرواز کا دوبارہ لطف اٹھایا، لیکن اس بار قرقرم سے بہت جلدی پر پاک فضائیہ کے لوگ ہیڈ سی ۱۳۰، ہیکو لیس میں چکلا ر کے ٹرانسپورٹ وائے — مجھے ۱۹۶۵ء کی جنگ سے متعلق ریکارڈ دیکھنے کی اجازت دی گئی اور اس کے نتائج عام قاری کے مطالعہ کے لیے یہاں موجود ہیں۔

۱۹۵۲ء کے آغاز میں ایک بار پھر میں نے پاکستان کا دورہ کیا۔ اس بار ہندوستان سے ۱۹۵۱ء کی جنگ میں پاک فضائیہ کا جائزہ لینے کے لیے — لیکن یہ ایک علیحدہ داستان ہے۔



# سرگودھا پریس سیکنڈ

ونگ کانڈر (حال گروپ کپٹن) محمد محمود عالم پاکستان ایئر فورس کے ایک  
معمولہ قاتل و قاتلہ ہوا باز ہیں جو سیریلیا کے نسبتاً ننگ کاک پٹ میں  
پاکل گم ہو جاتے ہیں۔ لیکن ۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران اس پاکستانی سکواڈرن  
کانڈر نے فضائی جنگ کا ایک ایسا کارنامہ ادا کیا۔ جس کا ہم پتہ کا نام جیٹ  
فضائی جنگ میں صرف چند ہی لوگوں نے انجام دیا ہوگا۔

بہت سے ہوا بازوں نے صرف ایک ہی جھڑپ میں فضائی فنی کامیابیاں  
حاصل کی ہیں اور چند منٹ کے اندر اپنے سے بہتر کارکردگی والے دشمن کے ہاتھ  
طیاسے تباہ کرنے سے متعلق ایم ایم عالم کے دعویٰ کے مساوی یا اس سے بہتر  
کارنامے انجام دیئے ہیں۔ لیکن شکل سے صرف چند ہی ایسے ہوں گے جو تقریباً  
تیس سیکنڈ کے اندر تین کرینوں یعنی ہندوستانی فضائیہ کے تین ہاکر بنٹرلیا۔ دو کو  
ٹھکانے لگانے کا دعویٰ کر سکیں۔

معمر میں شریک پاک فضائیہ کے ہوا بازوں کی جینی شہادت دیگن کیسے  
کفر احم کردہ ثبوت کے باوجود عالم کے دعوے کی تصدیق ایک مشکل کام تھا۔  
اس معرکے کو دیکھنے والا قریب ترین شخص خود عالم کا دوگم مین فلاننگ آفیسر  
تھا۔ جو اپنے قائد کے عقب کی حفاظت کرتا ہوا پورے معرکے میں جو تکلیف طبع  
پیوست رہا۔ پاک فضائیہ کے سیریلیا روں کی ایک اور ٹکڑی فلائٹ لفٹیننٹ  
بجی کی قیادت میں ہنزلیا روں کو اپنے ساتھ بھانسنے کی کوشش کر رہی تھی۔  
مگر عالم جواس وقت اسکو اڈن لیڈر تھے۔ وہاں پہلے بھیٹ پڑا۔ عالم کے  
طیسے کے اوپر اسکو اڈن لیڈر عارف اقبال اپنے الٹیم ۱۰ ٹنڈر فائرس مایہ  
لگن تھے۔ اور بڑی جھنجھلاہٹ لیکن بھرپور عقیدت کے ساتھ اس مختصر معرکے  
کو دیکھ رہے تھے۔

اسی بنیاد پر عالم کو شروع ہی سے ہاتھ بندھ گیا ہے تباہ کرنے کا اعتراف

حالانکہ پاکستانی سرحد کے اندر مانگواہل اسٹیشن سے دو تین میل کے فاصلے  
پر صرف دو طیاروں کے ڈھانچے ملے۔ الملاح کے مطابق ان کے پاٹوں کی  
لاشیں ناقابل شناخت مدھمک جل چکی تھیں۔ ان میں سے ایک ہندو لوہا  
سکھ تھا۔ معرکے کا مقام سرگودھا کے ہوائی اڈے سے تیس میل مشرق میں ایک  
سرحد کے اندر ہندوستانی سرحد سے صرف ۵۵ میل کے فاصلے پر تھا۔ یعنی جیٹ  
نقدار پر صرف سات یا آٹھ منٹ کا راستہ! پاک ہند جنگ کے دوسرے دن  
فضائی معرکے میں صحیح نقصان کا علم تو صرف ہندوستانی حکومت ہی کبت لیکن  
یہ حقیقت ہے کہ اس ابتدائی معرکے میں پاک فضائیہ کو عددی برتری رکھنے والے  
حریف پر جو سبقت حاصل ہوئی اس نے پاک فضائیہ کی حربی صلاحیت  
اور جوش میں بے پناہ اضافہ کیا۔

جب اگست ۱۹۶۵ء میں کشمیر کے سوال پر پاکستان اور ہندوستان کے  
درمیان خطرناک کشیدگی نے عملی جنگ کی صورت میں پھٹ پڑنے والے تینوں  
کی شکل اختیار کر لی تو امریکن پھول ایڈ کے تحت ملنے والے امریکی طیاروں  
سے میں پاک فضائیہ کو ایک ایسے حریف کا سامنا تھا جو اعلیٰ زمینی صلاحیت کے  
ساتھ عددی برتری کا حامل اور بڑی جنگی طیاروں سے میں تھا۔ اس وقت  
پاک فضائیہ کی حربی صف بندی میں عملی اقدام کے قابل ۹۲ عدد ایف۔۸۰ سیر  
اور آٹھ عدد سیرینٹی ٹینس یونٹوں میں اور مال اور غنیمت کے مراحل میں موجود  
تھے۔ اس کے علاوہ بارہ عدد لاک بیٹ ایف۔۱۰۱ اشر فائٹرز جن میں دو غیر مسلح  
ایف۔۴۰ بی دو شستروں والے ٹرینر تھے، ۲۵ عدد مارٹن بڈے ۵۵ میٹ بڈے۔  
جن میں کئی دشمن کی حربی طاقت کا ہانزہ لینے والے آلات سے لیس کر بیٹے  
تھے۔ زمینی حملوں اور دشمن کی حربی طاقت کا ہانزہ لینے کے لیے ایس کی جیٹ  
بڈے ۴۰ میٹ جی شال تھے۔ ان کل ۱۴۱ عدد طیاروں کو اسکوڈن



۹ ہندوستانی طیاروں کو تباہ اور ۲ کو نقصان پہنچانے والے اسکاؤٹرن پیلڈ  
ایم ایم عالم کالیٹ - ۸۶ ایٹ ۳۵ - این سے کم تر رفتار کی کارکردگی کے  
لئے نصب سیٹھ کے ساتھ۔

اسکاؤٹرن ٹیڈ محمد محمود عالم ۱۹۶۵ء کی حرکت آزادی کے دوران اپنے عزیز سیمبر  
ایٹ - ۸۶ - ایٹ ۳۵ - این سے کم تر رفتار کی کارکردگی کے ساتھ۔

میں تقسیم کیا گیا تھا۔ اور یہی نئی پاکستان میں ایک دوسرے سے کافی غلطی پر  
کاروائی کے قابل صرف تین ہوائی اڈوں پر متعین تھے۔ اس فضائی کی معاونت  
کے لیے تیس عدد تربیتی ٹرانسپورٹ طیارے اور ایک کاپیٹر موجود تھے۔  
اس کے مقابلے میں اس وقت ہندوستانی فضائیہ کی طاقت کم از کم ۵۰۰  
طیاروں پر مشتمل تھی جو ۶۹ اسکاؤٹرن میں منقسم تھے اس کے ساتھ ہی ہندوستانی  
فضائیہ نے بڑے منصوبے پر عمل کر کے اپنی طاقت ۵۰ اسکاؤٹرن تک  
بڑھانے کی صلاحیت رکھتی تھی۔ انڈین ایئر فورس کے بائک سوسے زائد  
جنگی طیارے صرف اول کے جیسٹ تھے جن سے ۲۰ لڑاکا اور تین بمبار  
اسکاؤٹرن ترتیب دیے گئے تھے۔ اور ہر ایک اسکاؤٹرن کے لیے سول







طیاسے فراہم کیے گئے تھے۔ ان میں دس عدد میک-۲ جگ ۲۱، برطانیہ سے حاصل کیے ہوئے ۱۱۸ عدد ہنٹر ۵۶ اور خود ہندوستان کے تیار کردہ ۸۰ عدد نیٹ کے علاوہ ۸۰ عدد ڈاسولٹ میٹیر ۵۶، عدد ڈاسولٹ اورگن ۱۳۲، عدد پیلے دیپاٹر ۵۲، عدد بی (۱) کینبرا-۵۸، بمبار اور ۴ عدد کینبرا پی آر ۵۴، جائزہ لینے والے طیسے شامل تھے۔

اس طرح جنگی طیاروں کے اعتبار سے پاک فضائیہ پر انڈین ایئر فورس کو چار اور ایک کے تناسب سے برتری حاصل تھی۔ اور اگر انڈین ایئر فورس کے ۱۹۱ عدد ٹرانسپورٹ طیاروں اور ۴۸ عدد بمیلی کاپڑوں کو شامل کر لیا جائے تو پاک فضائیہ پر انڈین ایئر فورس کا تناسب بالترتیب ایک اور پانچ ہو جاتا ہے۔ اور یہ نکتہ بھی اہم ہے کہ طاقت کے تناسب کا اندازہ کرنے کے لیے پاک فضائیہ کی مکمل فہرست کے مقابلے میں صرف انڈین ایئر فورس کے ان طیاروں کو شمار کیا گیا جو سرگرم عمل تھے۔

مثال کے طور پر ہندوستان کو سوویت یونین سے پہلے بارہ عدد جگ-۱ فروری ۱۹۶۲ء میں ملے تھے۔ انکے بعد مزید چھ عدد ۱۹۶۴ء کے آخر میں فراہم ہوئے اور ۱۹۶۵ء میں اٹھارہ عدد جگ-۱ ملے لیکن اگست ۱۹۶۵ء میں بھارتی فضائیہ کی طاقت کا اندازہ کرتے وقت چند گروہ کے ہوائی اڈے پر صرف دس عدد جگ-۱ مستعد شمار کیے۔ لیکن حقیقت تو یہ ہے کہ انڈین ایئر فورس کی صرف یہ میک-۲، عربی قوت، مرگودھا، ہوائی اڈے پر موجود پاکستان کے کل دس ایف-۱۰۱ اسے اشارہ فاش کے برابر تھی۔

اسی طرح پاک فضائیہ کے سوا ایف-۸۶ سیر ہندوستان کے ۱۱۸ ہنٹر کے ہم پلہ تھے لیکن پاکستان میں بعض حلقوں کا خیال تھا کہ کافی پرانے یہ نارتھ امریکن طیسے ہندوستانی فضائیہ کے نسبتاً جدید، زیادہ طاقتور اور بھاری اسلحہ

سے ایس برطانوی ساخت کے ہنٹر ۲۰ کا مقابلہ نہیں کر سکیں گے۔ پاک فضائیہ کے زیادہ تر سیریز میں مناسب تبدیلیاں کر کے انہیں ایف-۸۶، ایف-۱۰۱، ایف-۱۰۵ کے معیار کا بنادیا گیا تھا۔ حالانکہ اس وقت بھی کچھ ایف-۸۶، ایف-۱۰۵، ہنٹر کے سیریز پاک فضائیہ میں خدمت انجام دے رہے تھے۔ ان دونوں طرز میں فرق یہ ہے کہ ایف-۲۵ عام طور پر اکڑے ہوئے بازو والے کھوتے ہیں۔ ان کے ہتھکڑیوں میں آسانی سے راہ بنانے والی لیڈنگ ایج سیٹ نہیں ہوتی جبکہ ایف-۲۵ میں لیڈنگ ایج سیٹ کے ساتھ ہتھکڑی کی اضافی گند بھی موجود ہوتی ہے جس کی مدد سے یہ طیسے زیادہ ہلکی پر جا سکتے ہیں اور ان کی نقل و حرکت بہتر ہو جاتی ہے۔ اور یہی کچھ معمولی فرق جو تاہم جس کا تعلق "ایویٹر ایجوٹیو" اور عقلی فہم پر لیج سیکشن سے ہے۔ سیر کے معیار میں یہ تبدیلی بعد میں طاقتور ہنٹر سے مقابلے کے وقت ایک اہم عنصر ثابت ہوئی۔

ہندوستانی فضائیہ کی اس یک طرفہ برتری کے مقابلے میں پاک فضائیہ اپنی تمام اگلی صفوں کی اعلیٰ معیاری قیادت، قومی بقا کو لاحق خطبے سے ابھرے والا عزم، اعلیٰ تربیت اور پراعتماد تجربہ ہی پیش کر سکتی تھی۔ فنی اعتبار سے انڈین ایئر فورس کے خلاف استعمال کے لیے پاک فضائیہ کے پاس کم از کم ایک ٹرپ کا پتہ تھا۔ ۱۵ فیصد سے کم سیریز اور حقیقت میں ۲۲ عدد دھن ۲۰ ہی فضا سے فضا میں مار کرنے والے سائڈ وینڈر سیزائل سے ایس تھے

لیکن جنگ کی شدت میں ہندوستان کی فضائیہ کو بھی محسوس ہوا ہو گا کہ اس نے جس ایف-۸۶ سیر کا سامنا کیا اسے سائڈ وینڈر سے ایس پایا۔ پاک فضائیہ کو سائڈ وینڈر کا ایک اور اہم فائدہ تھا۔ اس میزائی کی مدد سے پاک فضائیہ ہنٹر کے مقابلے میں سیر کی کم رفتار اور کم تر فہم پرواز کی خامیوں کو جزوی طور پر دور کرنے میں کامیاب ہو گئی۔ اپنی اعلیٰ کارکردگی کی بناء پر انڈین ایئر فورس کے ہنٹر



ہاتفوں کے نیچے دسلی جتنے میں دو جی ملے آر۔ افسانے فضا میں مار  
کونے والے سائڈ ٹرینڈر میں اٹھنے کے لئے جسے ایک لڑاکا بھاریا سے کاشتیت  
سے ہاتھ امریکن سپر کی کڑکوں میں بہت بہتر اضافہ ہو گیا۔

اسکوٹن لینڈ عالم کا کھنڈر ہندوستانی فضا کی کڑکوں میں  
شین گن کی گولوں سے ٹھنک میں سوماخ ہو جانے کے بعد آگ میں اپنا ہوا زمین کی  
طرف گر رہا ہے۔

معمر کے نقل بدنے میں اپنی مرضی کے مالک تھے لیکن سائڈ ٹرینڈر کی دو میل  
دور تک مارنے ہنڈر کی اس فنی برتری کو کم کر دیا۔ اگر ہنڈر مقابلے میں جیتنے  
کو پھر انہیں ایف ۱۶ کی مسلط کردہ شرائط ہی پر جنگ لڑنی پڑی۔ اور سپر کر  
اس کی کم رفتار والی لاجواب حکمت عملی کے استعمال کا موقع دیا چڑا۔

پاک ہنڈر جنگ کے آغاز کے بعد دوسرے دن اس وقت ہی صورت حال  
متی۔ جب ۴۴ سالہ محمد عمر د عالم اسکوٹن لینڈ کی کان کوٹے ہوئے سرگودھا  
پنجاب کے مرکزی آپریشنل آڈے سے تقریباً ایک درجن سپر لڑا ہے تھے  
اگل صفت کے اس واحد ٹرسے آڈے پر پاک فضا کی تقریباً تمام لڑاکا فوس  
جمع تھی۔ اس لیے پاکستان ایئر فوس اس آڈے پر انڈین فضا کی کسے کے









وٹک کانڈ کے بعد سے ہر ترقی پانے کے بعد محمد عوام نے ۱۹۹۷ء کی جنگ کے بعد پاکستان کے خلاف ایک ۲۰ میراج ۳۰ پہلے اپنے لاثانی جٹ حربی قریب اور جٹی نظریات کو زیر عمل لانے کے قابل ہو گئے

خطرے کا بحر نور اس کے بونے پوری طرح مستعد تھی اور خاص طور پر اس نے ہی کہ ایک دن پہلے ہی پاکستانی ہائٹلر نے غلبہ کی طرف سے لائف ہوائی اڈوں پر حملوں سے فضائی جنگ کا آغاز کیا تھا۔

رات کے وقت دونوں طرف سے کینبرا بمب ایک دوسرے کے ٹوں پر بم برساتے رہے تھے۔ پاک فضائیہ اپنی پہلے دن کا یہاں سے کسی خلافتی میں مبتلا نہیں تھی اسے یقین تھا کہ اصل خطرہ دن کی روشنی میں لڑا گیا اور اس کے حملے سے یہی وجہ ہے کہ وہ ہتھیار کے سوج کی کرؤں سے ابھرنے سے پہلے ہی اسکو اڈوں لیڈر عالم اور ان کے چند ساتھی ہائٹلر کو بیٹوں سے کہے ہوئے سینے سپرد کی کاک بیٹ میں رن سے کے مستعدی سے سب پر جو کس پایا تاکہ جیسے ہی پاکستانی رڈ اور اندھرائی سے لے جیسے سے انڈین ایئرفورس کے عیاروں کی آمد کے بعد سے توجہ کی اقدام کے لیے فوری پرواز کر سکیں۔

مکی صفت کے کسی ہوائی اڈے پر بھی پرواز کرنے سے جیسٹ عیاروں کی آمد کی وارننگ کا انتظار کرنا ایک عیاشی ہے۔ سرگودھا پر پہلے ہی خافتی عیاروں کا گشت جاری تھا۔ بین انڈین ایئرفورس کی آمد کی پہلی اطلاع ان جو عدد میٹیر ۱۷۰ سے عیاروں کا نظارہ تھا جو سوج کی طوع ہوئی کرؤں کے ساتھ دھنوں کے اوپر صبح ساڑھے پانچ بجے اپنے حملے کا آغاز کرنے آہٹ تھے۔ ان کا فوجی گیشن میڈی تھا اور عیاروں کے اندھن کے ذریعے اور دیگر ہم مدد تعمیتی الحامات کی طرح ایک ہٹسے ہوائی اڈے پر ان کے نیچے پیسے ہٹسے تھے۔ پاک فضائیہ کے ہمت سے عیاروں کو فوجی انداز سے چھپا کر کھڑا کیا گیا تھا لیکن پھر بھی حربی ضرورت کے پیش نظر ہمت سے عیاروں سے فوری اقدام کے لیے دن دسے کے تعزیر سے پہلے عمل مستعدی کے جیسٹ فارم ہر قطار بنہ کھڑے تھے۔ سرگودھا کے دفاع کے لیے پہلے "کاک" کو توجہ دینے کا سبب تھا۔ مگر ہوائی اڈے کے گرد صرف تین عیاروں سے خافتی گشت پر غور ہوا تھا تھے کہ سرگودھا کا ہوائی اڈہ ہائٹلر ہندوستانی فضائیہ کی زد میں آ گیا۔ سب یہ اڈہ محمد ودوں کے رحم و کرم پر تھا۔

زمین پر سربراہ شدہ فائر عیاروں کی کاک بیٹ میں کہے ہوئے پاکستانی ہائٹلر بڑی سے بڑی سے میٹیر عیاروں کو ایک ہزار یا پندرہ سو فٹ کی فندی برصت بندی کے ساتھ آتے ہوئے دیکھ رہے تھے۔ حملہ آوروں نے ہوائی اڈے کے خافتی ہٹس پر پہنچے سوج کی بارش کر دی۔ پہلے انہوں نے اپنے بازوؤں کے نیچے لگے ہوئے راکٹ جلائے کے مٹن دبانے۔ لیکن کچھ راکٹ تو عیاروں کے بازوؤں سے غول سمیت ہی ہوائی اڈے پر برس چکے۔ اس طرح کے کچھ منٹ بعد غول اب بھی پاک فضائیہ کے پشاور میوزیم میں موجود ہیں۔ اس غول ماری کے بعد حملہ آوروں نے اپنی واحد تیز رفتار میٹیر کے ساتھ نشانہ

سے بعد ۳۰ ملی میٹر دانے والی توپوں کے مزید کھول دیئے۔ یہ عیاروں سے سرگودھا کے ہوائی اڈے کو ایک معمولی خراشیں لگانے بیغیر جنوب مغرب کی طرف نکل گئے لیکن وہ سب لٹنے خوش قسمت نہ تھے۔ ان میں سے ایک دفاعی عیار ہٹن توپ کی بیٹ میں آ گیا اور دیگر دو گشتی پرواز پر موجود اسٹارٹر کی ۳۰ ملی میٹر ڈال وگن توپ کا نشانہ بن گئے۔

دن کی روشنی میں ہندوستانی فضائیہ کے اس پہلے حملے کے فوراً بعد اسکو اڈوں لیڈر عالم اور ان کے ہٹلر ہندوستانی میٹیر سمیت دیگر دو ایف ۱۶ اور ایک اسٹارٹر کے ساتھ ہوائی اڈے کے دفاعی گشت کے لیے بندہ ہزار فٹ کی بلند پرواز پر روانہ ہو گئے۔ پانچ منٹ کے اندھنی گراؤنگ کنٹرول نے انہیں ہندوستان کی طرف سے آنے والے حملہ آوروں کی سمت جانسنے کی ہٹ کی۔ ابھی وہ مشرق کی طرف دس چندہ میل ہی گئے تھے کہ انہیں فوراً واپس آنے کی ہڈیت ملی کہ ہندوستانی سرگودھا کے اوپر پہنچ چکے ہیں۔ یہ میٹیر جو ہٹلر دس منٹ کا وقت تھا۔ ایف ۱۶ کی خافتی پرواز پر موجود ایف ۱۰ کے اسکو اڈوں لیڈر عارف اقبال کو اس صبح کے میں حرکت کا موقع نہ مل سکا لیکن انہوں نے شروع سے آخر تک سارا مرکز اپنی آنکھوں سے دیکھا۔ وہ کہتے ہیں۔

میں بندہ ہزار فٹ کی بلندی پر ہوائی اڈے کے گرد چکر لگا رہا تھا کہ میں





تقسیم کے بعد ۱۹۴۷ء میں اپنے قیام کے وقت پاک فضائیہ کو سب سے پہلے ملے والے ساز و سامان میں ایک یا دو ڈھلس سی۔ ۷۴ کو شامل تھے جو ان انڈین ایئر فورس سے منتقل کئے گئے تھے یہ طیارے آزاد کشمیر میں پاکستانی فوجیوں کے لئے قادی کی پرواز میں استعمال کئے گئے

سے نکلنے کا موقع مل جاتا یا پھر وہ تیزی سے مختلف سمتوں میں راستہ تبدیل کر دیتے لیکن جب وہ موڑ پر آتے تو اسکو ڈرن لیڈر عالم تیسرا لیا رہ گرا چکے تھے۔ اور زور آ رہی باقی بچنے والی جوڑی پر جھپٹ رہے تھے۔ عالم نے اپنے چوتھے شکار پر تقریباً آٹھ سو فٹ کے فاصلے سے حملہ کیا۔ اور آخری شکار پر اس سے بھی قریب سے نشانہ لیا۔

اس معرکے سے متعلق عالم کا بیان کچھ زیادہ بہتر لکھا سی کرتا ہے۔

”جیسے ہی میں خط منقسم پر سرگودھا واپس طلب کیا گیا۔ آخر نے رابطہ آواز دی۔ ”چار ہنٹر۔ اور میں نے دیکھا کہ ہندوستان فضائیہ کے چار ہنٹر ایک ہلکے ہوائی اڈے پر حملہ کے لیے غوطہ کھا رہے ہیں۔ میں نے اپنی زمینی ٹیڈ شن ٹروپوں کے درمیان سے گزر کر ان پر حملے کے لیے غوطہ کھانے سے پہلے ہی اپنے فائر اینڈ من کے ٹینک گرا کر طیارے کو ہلکا کر لیا۔ (زیادہ تر جیٹ طیارے اپنے ہندوستان کے نیچے فاصلے اینڈ من کے ٹینک کے لیے چلتے ہیں اور معرکے میں حرکت کے وقت اسی گرا کر اپنا ہرجم کر لیتے ہیں) لیکن اسی لمحے میں نے اپنے عقب میں دو ہنٹر دیکھے اس لیے میں نے اپنے سامنے والے چار ہنٹروں کو نظر انداز کر دیا اور اپنے عقب میں موجود جوڑی پر حملے کے لیے چل پڑا۔ ان ہنٹر طیاروں نے سرگودھا پر حملے کی کوشش ترک کر دی اور کچھ پر جھپٹ پڑے اور جی جی جوڑے نے کچھ ہرجم کر دیا۔ اس مرحلے پر میں ان سے کہیں زیادہ تیز رفتاری سے پرواز کر رہا تھا۔ میری ٹیل سے کم از کم پانچ سوناٹ کی رفتار تھی۔ اس لیے میں نے نشانہ فضا کرنے سے گریز کی خاطر بندی کا رخ کیا اور جیسے ہی وہ ہندوستان کی طرف بڑھنے لگے عقب میں پیچنے کے لیے پلٹ آیا۔

میں نے آخری ہدف کو منتخب کیا اور اس کے عقب میں غوطہ کھا کر میں بہت نیچے ٹنک پہلے آیا۔ ہنٹر اپنی تیز رفتاری کی وجہ سے سیر کر چکے جوڑے کے ہے۔ اس کی رفتار صرف پچاس ناٹ زیادہ ہے لیکن اس کی جیٹی رفتاری کہیں زیادہ بہتر ہے اس لیے یہ تیزی سے فرار ہو سکتا ہے۔ میں غوطہ کھا رہا تھا اس

نے رن لے کے اوپر چار ہنٹر طیارے دیکھے جو جنوب مغرب کی طرف بڑھ رہے تھے۔ مجھے یہ علم نہیں تھا کہ وہ اپنا حملہ مکمل کر چکے تھے یا نہیں۔ میں نے اپنے رابطے کو آواز دی۔ فلائٹ انجینئر بھی اڈے سے دس میل دور جنوب مغرب میں گشت کر رہے تھے۔ اور عالم جنوب کی طرف مزید پانچ میل آگے تھے۔ میں نے ہندوستانی طیاروں پر نظر رکھتے ہوئے ان کی طرف غوطہ کھا دیا۔ اس وقت تک یہ طیارے بھی اور عالم کے علاقے سے گزر چکے تھے۔ عالم اور بھی نے بھی رابطہ قائم کر رکھا تھا۔ جیٹ کے طیارے کا اینڈ من والا ٹینک بیلے کا رہوئے لگا لگا لیے بھی کو معرکے سے ہٹا پڑا۔ لیکن اسکو ڈرن لیڈر عالم اور ان کے دست راست نے ہنٹر طیاروں کا تعاقب جاری رکھا۔ یہ ہنٹر ۴۸ ناٹ کی رفتار سے پرواز کر رہے تھے۔ انہوں نے ابھی تک اپنے ڈراپ ٹینک بھی جدا نہیں کیے تھے۔ ”میری نظر اس وقت اصل معرکے پر پڑی جب آگ کا ایک گولہ زمین کی طرف گرتا ہوا دکھائی دیا۔ میں نے اندازہ لگایا کہ یہ پانچواں ہنٹر ہو گا۔ جب عالم نے اپنے دائیں طرف دو ہنٹر طیاروں کو نشانہ بنالیا تو ہندوستانیوں نے اشارہ دیا میں نے اپنے ریڈیو ٹرانسمیٹر پر ان کی کچھ گفتگو سنی۔ حالانکہ ہم یو ایچ ایف (ایف ٹی فری کوئسی) اور وہ وی ایچ ایف (وی فری کوئسی) پر تھے مگر میرا خیال ہے کہ یہ فری کوئسی کی ہم آہنگی کی وجہ سے ہوا اور میں نے ان میں سے ایک کو یہ کہتے ہوئے سنا ”شیر و مہر“ نشانہ بن گیا ہے۔ اسکو ڈرن لیڈر عالم اس وقت جوش میں آ گئے۔ ان کے ہانک کاٹن دبا ہوا تھا۔ وہ اپنے دست راست سے کہہ رہے تھے۔ ”نیک کر ہو مگر میرے ساتھ ساتھ چلو۔ اس کے بعد بھی انہیں ہوا بازوں نے اپنے طیاروں کو ہلکا کرنے کے لیے اینڈ من کے فائر ٹینک گولے کی کئی کوشش نہیں کی۔ اگر وہ اس کر لیتے تو انہیں اپنی رفتار تیز کر کے سیر

یہ میری رفتار بھی بہت تیز تھی مگر وہ میری توپ کی زد سے دور تھا اس لیے میں نے فضا سے فضا میں مار کرنے والے دو عدد ہی قتلے بہت سا مدد کمزور میں سے ایک اس پر غور کر دیا۔ (ساڈو فٹ کی خلیا ہے کہ یہ نشانہ بنانے والے طیارے کے جیٹ انجن کی حرکت کی لہروں کے ذریعے بنائے گئے۔) نتیجہ ہے لیکن کبھی کبھی بہت کم بلندی سے غور کیا جاتا ہے تو زمین سے چھٹے مارنے والے توپ کے گولوں کی حرکت کی لہروں سے متاثر ہو کر نیچے کی حالت پیدا ہوتا ہے) اس حالت میں ہم بہت پیچھے تھے۔ اود میں نے دیکھا کہ ہم نے اپنے ہدف کے پاس سے گزر کر زمین پر جا گرا۔

سرگرمی کے اس علاقے میں بہت سے ملٹیشن مار پیچے ہوئے ہیں۔ ان میں سے کچھ بوسے ڈیڑھ سو فٹ بلندی ہیں۔ اود جب میں نے دیکھا۔ دو سو ان تاروں سے بچنے کے لیے جلد ہو رہے ہیں تو میں نے اپنا دوسرا ساڈو فٹ مار کر دیا۔ یہ میزائل میرے سامنے سے گزرا۔ مگر میں نے اسے نشانہ نہیں کیا۔

فوج پاکستان ایئر فورس نے ۱۹۹۹ء میں ہوائی ایئر فورس کے سابق جرنل

جنرل سید عیسیٰ خٹک کی ماہرگی حاصل کر کے سکواڈن جیٹ کو بیرونی جوائنٹ کاؤنٹی کے لئے ایک کمانڈر کی حیثیت سے بھیجا۔ یہ ایک سینئر پرنسپل آفیسر ہیں جن کی عمر ۶۰ سال کی ہے۔ ان کی اس دورانیہ سے جلد کے لئے ہم سے سامنے والے ٹھکانے سے تعلق رکھتے تھے۔

پر گئے ہوئے نہیں دیکھا۔ اس کے بعد دوسری بات جو مجھے یاد ہے وہ یہ کہ میں ایک ہنٹر کے اوپر سے گزرا۔ ہاتھ اور جب میں نے پیچھے دیکھا تو اس کے ایک پٹ کا فول ٹائپ تھا اور طیارے میں پائلٹ موجود نہیں تھا۔ غالباً وہ اپنے طیارے سے ایکٹ کر رہا تھا اور پھر میری نظر اس پائلٹ پر پڑی۔ وہ ہلٹر ٹروٹ کے ذریعے پیچھے آ رہا تھا۔ یہ پائلٹ جسے بعد میں قیدی بنایا گیا۔ انڈین ایئر فورس کے جیٹ اسکواڈن کا کمانڈر اسکواڈن لیڈر اور ٹھکانہ کا کمانڈر تھا۔

دیگر پانچ ہنٹر میری نظر سے اوجھل ہو گئے تھے لیکن میں سوچ رہا تھا کہ شاید وہ اپنی رفتار سست کر دیں (پانچ ہنٹر طیاروں کے مقابلے میں اس وقت صرف دو سیر برسر ہیکار تھے) میرے پاس کافی ایندھن موجود تھا لیکن انہیں بچاؤ کے لیے ۵۰/۶۰ میل تک جا سکتا تھا۔ ہم نے وہ پائلٹ چناب پار کیا تو میرے دست (دست نے مجھے آواز دی) "ہنٹر سامنے موجود ہیں" اور میں نے بھی انہیں دیکھ لیا تھا۔ پانچ ہنٹر حریف صف بندی کی شکل میں سو



یاد سو فٹ کی بلندی پر تقریباً ۸۰ م ناٹ کی رفتار سے جا رہے تھے جب میں  
 اتنے قریب پہنچا کہ گن سے نشانہ لے سکوں تو انہوں نے مجھے دیکھ لیا۔ وہ سب  
 کے سب بلند ہوتے ہوئے تیزی سے ٹرے اور ایک ہی رخ پر منتشر ہو گئے  
 اس طرح ایک ٹیم قطار کی شکل میں ایک دوسرے کے پیچھے آگے پیچھے  
 ان کی بڑی غلطی تھی۔ اگر کسی کو دھکی دی جاتے یعنی دشمن کا ٹھکانا حیارہ بین ہزار  
 فٹ سے کم فاصلے پر آپہنچے تو طیارے کی بھرپور صلاحیت کو استعمال کرتے ہوئے  
 راستہ بدل دینا چاہیے۔ ایسی بحرانی صورت حال میں بھی ایک روایتی قلعہ ہے  
 اس حکمت عملی سے صف بندی ختم ہو جاتی ہے اور طیارہ نہ صرف حملے کی زد  
 سے نکل جاتا ہے بلکہ اسے تعاقب کرنے والے کی گرفت سے نجات بھی مل جاتی  
 ہے لیکن ہندوستانی فضائیہ کے ایک حصے نے دوسرے رخ پر اگر چار سے  
 حملے کو منتخب کیا۔ لیکن بھارتی ہوائی فوج کے سامنے ایک قطار میں رہنے کا فیصلہ  
 کر لیا۔

یہ سب کچھ بہت تیزی سے ہوا۔ ہم سب پوری قوت کے ساتھ رخ بدل  
 رہے تھے۔ ہماری قوت ثقل سے کچھ زیادہ نہیں تقریباً سیر کے قطعی درست  
 لے۔ ۸۰ م راولنگ کی شہست کی حد کے عین مطابق تھی۔ اور میرا خیال ہے کہ  
 جیسے ہی ہم نے بارہ درجنی سیکنڈ کی رفتار سے ۲۰۰ درجے کا موڑ مکمل کیا۔  
 چاندی ہنٹر نشانہ بن چکے تھے۔ میں نے ہر بار ٹھیک ٹھیک نشانہ لگانے کے  
 لیے ہنٹر کی کنوپی پر شہست باندھی۔ پلیدی جنگ میں ہندی نشانہ ہڈی کا زاویہ  
 ہمیشہ بہت تنگ رہا۔ تقریباً ۳۰ ڈگری سے بھی کم؛ گوریلا کی کچھ جہلی نلوں میں  
 دکھائے جانے والے مناظر کے برخلاف ہماری جنگ میں کوئی بھی طیارہ  
 سیدھی سطح پر اڑان کے دوران نشانہ نہیں بنا سکتا۔  
 عام طور پر آوازیں رفتار سے قریب تیز پر درجہ کرنے والے جیٹ ٹھکانوں  
 سے ٹھیک ٹھیک نشانہ لگانا مشکل کام ہوتا ہے۔ ایسی حالت میں جبکہ تیز رفتاری  
 کے رد عمل میں آپ کا ایک ایک عضو باجنگ بن بھاری محسوس ہو رہا ہو۔ صحیح پرواز  
 کا محض تصور ہی کیا جاسکتا ہے۔ اس کے باوجود ۱۹۶۵ء کی مختصر جنگ کے دوران  
 تین ہجڑوں میں ۹ عدد حریف طیاروں کو ٹھکانے لگانے کے بعد پورے عالم کانگ  
 ہے کہ اسے اپنے کسی نہ مقابل پر دوسے زیادہ بار فائر نہیں کھول پڑا۔

”میں نے نصف سیکنڈ تک مسلسل فائر کا مختصر طریقہ اپنا لیا ہے۔ پہلا وارٹ  
 تو صرف ایک ٹکی سی جھٹکتی ہے۔ لیکن جو دشمن گزرتا ہے ایک وقت  
 خارج ہونے والی گولیوں کا یہ نمونہ نہ مقابل کے یزید من ٹھیک میں سورج کو دیتا  
 ہے تاکہ اس سے مٹی کا تیل بہنے لگے۔ ہر ستر کے معرکے میں جیسے ہی ہم نے  
 رخ موڑا تو میں نے ابھرتے ہوئے سورج کی روشنی میں اپنے پیسے دار کے نتیجے

میں حریف کے ٹھیک سے ایندھن لپٹے ہوئے دیکھا۔ اس کے بعد تو اس ایندھن  
 کو شعلوں میں تبدیل کرنے کے لیے صرف نصف سیکنڈ کی بوجھائی ضرورت  
 تھی۔ اور جیسے ہی ہنٹر آگ کا گولہ بنا میں نے نکلے طیارہ پر نشانہ باندھ لیا۔ سیر  
 اپنی ۵۰۰ گالون ڈیڑھ والی چھ عدد مشین گنوں میں ۱۰۰۰ گالون ڈیڑھ ایندھن سے کر جاتا  
 ہے۔ اس طرح وہ چندرہ سیکنڈ تک گولیاں چلا سکتا ہے۔ اس ایندھن میں ہر  
 چوتھی پیا پیا گولی بکتر شکن ہوتی ہے۔ اور بقیہ ایچی آئی۔ ای۔ یعنی شدید دھماکہ  
 خیز آتش گیر مادہ۔ حالانکہ ہلکے پاس گولیوں کی گنتی پر ضابطہ کرنے کے لیے  
 وقت نہیں تھا۔ پھر بھی مجھے یقین ہے کہ اس معرکے کے بعد اپنا نصف  
 ایندھن بچا لایا۔

اس جوابی حملے کا پانچواں شمار دھواں اگلنے لگا اور تقریباً ایک ہزار فٹ  
 کی بلندی پر اپنی پشت پر پلٹ گیا۔ میں سمجھا کہ وہ پیچھے کی طرح ٹھکانا چاہتا ہے  
 بجلی سل پر پرواز کے دوران نہ مقابل کی یہ حرکت بہت خطرناک ہوتی ہے بشرط  
 سامنے والے طیارے میں موجود شخص یہ جانتا ہو کہ وہ کیا کر رہا ہے۔ میں بھی تقریباً  
 اپنی پشت پر پلٹ گیا۔ لیکن مجھے احساس ہوا کہ میں اس کے ساتھ نہیں ٹھکر سکتا  
 اس لیے میں نے پوزیشن بدل کر طیارے کو فز ڈاؤن کرتے ہوئے جب  
 میں نے فائر کیا تو فاصلہ بہت کم تھا۔ تقریباً چھ سو فٹ؛ اور اس کا طیارہ میرے  
 سامنے جھٹکے اڑ گیا۔ ان چاروں میں سے کوئی بھی پائلٹ ایکٹ نہیں کر سکا  
 اور چاروں ہلاک ہو گئے۔

عام سے سوال کیا گیا کہ یہ کس طرح ممکن ہے کہ جیٹ طیاروں کی ایک  
 ایسی نارمیشن جیسے سینئر اور تجربہ کار پائلٹ (تین اسکواڈرن لیڈر اور تین فلاٹ  
 لفٹیننٹ) اڑ رہے ہوں، اپنی عددی برتری یعنی ایک کے مقابلے میں تین  
 ہونے کے باوجود کم تر کارکردگی والے طیاروں کا نشانہ بن جائیں؟ اس پر عالم  
 نے کہا:

”ہنٹر کے پائلٹوں کو بھی اس پر یقین نہیں تھنے گا۔ میں نے خود بھی ٹھیک  
 میں ہنٹر اڑائے ہیں۔ وہ اعلیٰ کارکردگی والے طیارے ہیں۔ لیکن میں سمجھتا ہوں کہ سیر  
 ایس ۸۸، ان سے بہتر ہیں۔“

حقیقت میں سیر کے پاس راستہ بدلنے کی ناقابل یقین حد تک اعلیٰ  
 صلاحیت موجود ہے۔ حالانکہ ٹھیک کی حرکتوں کے ساتھ عام حالت میں اس  
 طیارے کی رفتار ۹۰ ناٹ تک ہے لیکن آپ ٹھیک کی طرف جھٹک کر دیا ہے  
 کو موڑتے ہوئے اس کی رفتار ۸۰ ناٹ تک کر سکتے ہیں اور ٹھیک سے ہونے  
 ایک مخصوص حکمت عملی کے ساتھ تو رفتار اور بھی کم ہو جاتی ہے لیکن کسی معرکے  
 میں سیر کو سوا ایک سو میں ناٹ پر استعمال کرنا ایک عام معمول ہے بین گز

ڈوٹ (جنگ کے بعد ہندوستانی رپورٹ کے مطابق، ستمبر کے معرکے میں ہنٹر طیاروں کے دو پائلٹ لاپتہ قرار دیے گئے۔ یہ اسکواڈرن لیڈر  
 ایس بی جگرت اور فلاٹ لفٹیننٹ جے ایس بتا رہے۔ ان کے علاوہ رپورٹ میں پانچ پائلٹوں کا نام ہے جن میں سے ایک کے علاوہ سب ہی نامعلوم  
 تارکوں میں فضائی معرکوں کے دوران ہلاک ہو گئے ہیں)

آپ ۔ ہنر میں اسی رفتار پر جتنی غلیب سنبھل کریں تو اس کا نتیجہ مختلف ملے گا۔ ایف ۱۹ کا کنٹرول سب سے کم نقص ہے۔ لیکن السوس کو اس کی قمریٹ کچھ اور بہتر نہیں لیکن اگر آپ ایک سیر میں بیٹھ کر اپنے حریف کو وقت پر دیکھیں۔ پس تو پھر آپ کا مقابلہ تو صحر کے سے فرار ہو سکے گا اور نہ ہی آپ کو زیر کر سکے گا۔

عالم نے کہا کہ میرا بھی یہی خیال ہے کہ عشاریہ پانچ انچ دہانے والی مشین گن صحر کے میں قریب آجھانے والے حریف کے لیے ایک بہترین اختیار ہے۔ لیکن اگر تمام ہنر ایک ہی رخ پر مقرر نہ ہوئے ہوتے تو پھر میں مشکل میں چس جاتا۔ دشمن نے اپنی اس حرکت سے صحر کے کا رخ موڑنے کی حیثیت گواہی دی۔ چنانچہ آخری ہنر غائب ہو گیا۔ لیکن بعد میں میں معلوم ہوا کہ انجن کی خرابی کی وجہ سے اس کا پائٹ ایکٹ کر گیا تھا۔

ہنر کے مقابلے میں سیر کی اعلیٰ کارکردگی کے بارے میں تمام لوگ ونگ کا مڈر عالم کے ہم خیال نہیں ہیں۔ یہاں تک کہ پاک فضائیہ کے بہت سے جوانان بھی جنہوں نے رائل ایئر فورس کے ساتھ ہنر اڑائے ہیں مختلف لسنے پیش کرتے ہیں اور ہنر کو جو سیر کی پہلی پرواز کے چار سال بعد فضا میں بلند ہونا بہتر قرار دیتے ہیں۔ ونگ کا مڈر عالم اپنے محبوب سیر کو بہتر ثابت کرنے کے لیے اس کی فنی خصوصیات بیان کرنے پر تیار تھے۔ ان کا کہنا ہے کہ راستہ بدلتے وقت یکساں قوت ثقل کے استعمال پر سیر کے مقابلے میں ہنر کی رفتار جلد کم ہو جاتی ہے اور اس کی وجہ ہنر کے بازوؤں اور وتر کا تناسب ہے جس کی بناء پر ہمارے کی رفتار کم کرنے کے لیے زیر استعمال قوت میں اس کی حرکت کے مساوی تناسب سے معکوس اضافہ ہوتا ہے۔ دیگر الفاظ میں جتنی رفتار کہ ہوگی وہاں کی سمت رفتاری برقرار رکھنے کے لیے اتنی ہی قوت میں اضافہ ہوگا۔

عالم اس بات کو تسلیم کرتے ہیں کہ دباؤ (وزن) کے تناسب سے ہنر بہتر طیارہ ہے۔ ۱۵ ہزار پونڈ وزنی اس جہاز کا روس رنٹس ایون ۱۰۰ انجن دس ہزار پونڈ کی قمریٹ کا اہل ہے جبکہ ہزار پونڈ وزنی سیر این ۵۰ کا جزل ایکٹرک جی ۵۰ ٹرو جیٹ انجن صرف چھ ہزار پونڈ کے قمریٹ کا اہل ہے۔ عام کے خیال میں جہز کی نسبت دوی کے عمل میں اس کی یہ برتری زانی ہوتی ہے۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ کسی رخ پر موڑتے ہوئے ہنر سیر کے مقابلے میں زیادہ تیزی سے رفتار میں گرتا ہے اور ہنر کے قمریٹ کی فاضل قوت اس کے کام میں آتی۔ اس سے زح موڑتے وقت میں بہت آہستہ ہنر کے قریب تر ہوتا گیا۔ اس مرحلے پر ہنر کی رفتار ۴۵۰ ناٹ سے گھٹ کر صرف ۲۴۰ ناٹ رہ گئی۔ انٹیل مجھ سے فرار اختیار کرنے کے لیے سات من قوت ثقل سنبھال کر نا ٹرتی۔ اسی وجہ سے وہ ایک کے بعد ایک میری زد میں آتے پلے گئے۔

عالم سے سوال کیا گیا کہ کیا کسی جھڑپ کے آخری مرحلے پر وہاں سے زیادہ لاک پٹ میں موجود شخص کی صلاحیت خزانہ از ہوتی ہے؟ تب تک پہنچنے والی انفرادی صلاحیت بہت اثر ڈالتی ہے۔ جنگ میں

حرکت کے وقت میرے پاس ایف ۱۹ کی پرواز کے چودہ سو گھنٹوں کا تجربہ تھا۔ یہ وسیع تجربہ ہے۔ ایک اور جوانان کے ساتھ میں پاک فضائیہ میں نشاۃ بازی میں شریفیہ ممبر حاصل کرنے کا معاہدہ کر چکا ہوں۔ میں پوسے دلفی سے کہہ سکتا ہوں کہ پاک فضائیہ کا معیار دنیا کی کسی بھی اچھی ایئر فورس کے معیار سے کسی طرح کم نہیں ہے۔

ہمارے بہت سے پائٹ تباہی کی بنیاد پر انگینڈ اور دیگر ممالک ملاتے رہے ہیں۔ وہاں سے واپسی پر وہ قمر سے دعویٰ کرتے ہیں کہ انہوں نے عربی مشینوں میں اپنی مہارت کو ان ممالک کے بہترین جوانانوں کے معیار کے برابر قائم رکھا۔ لیکن یہ نہیں کہہ سکتا کہ ہم پاکستانی نظری طور پر زیادہ جگہوں میں لیکن ہم تقابلی نشاۃ بازی اور فضائی صحر کے پر زیادہ فائدہ دیتے ہیں۔

یہی چند وجوہات ہیں جن کی بناء پر پاکستان ایئر فورس کو ہندوستانی فضائیہ پر غلبہ حاصل ہو گیا لیکن حریف کی مددی برتری کو اس طرح اٹھا کر پھینکنے کے لیے پروانگی اعلیٰ صلاحیت کے علاوہ بھی کچھ دیکھا ہے۔ یہ اہم ترین عنصر ۱۹۷۵ء کی جنگ میں ابتداء ہی سے پاکستان کے انداز عمل کا بلا تردید ایک کھدی نقطہ رہا ونگ کا مڈر عالم نے تفصیل سے اس قومی نقطہ نظر کی وضاحت کرتے ہوئے کہا۔

”ہم اپنے جذبہ ایمان کے تحت لڑتے تھے۔ قومیت کا وہ تصور جو کسی کے پاس مغرب میں بہت اچھی ہم پر طوع نہیں ہوتا۔ ہم ان سے جو ہمارے طرز حیات کو تباہ کرنا چاہتے تھے۔ مسلمان کی طرح لڑے۔ ہم شدید ٹھکرات اور کمزوریت کے لحاظ سے بھی دو چار ہوئے۔ لیکن ہمیں اپنے مقصد پر مجرد اور مقصد پر یقین کال ہے۔ جنگی حالات میں یہی سب کچھ ایک آدمی کا سارا ہوتا ہے اور ایمان باری تائید کرتا ہے۔ ان پاکستانی عوام کے لیے جو اسلامی جمہوریہ کی حیثیت سے ملک کے وجود کو محول بات نہیں سمجھتے۔ یہی سب سے اہم قوت قریب ہے۔ اور جیسا کہ ونگ کا مڈر عالم نے بیان کیا۔

”ہم اول دین کے مسلمان نہ بھی ہوں تب بھی ہم سب پاکستانی اللہ پر ایمان رکھتے ہیں اور اس بات پر یقین رکھتے ہیں کہ وہی ہمارا محافظ ہے۔ یہ یقین کہ میری زندگی اللہ کے ہاتھ میں ہے اور میں اعلیٰ مقاصد کے لیے سرگرم عمل ہوں۔ مجھے خوف سے نجات دلانے کے لیے کافی ہے۔ جنگ کے جھڑپ آغاز سے پہلے ہی ہم تین چار پائٹوں کو ہندوستان میں آدمی کے ہوا کی اوڑے پر حملے کے لیے ہدایت دی گئی تھیں۔ ان ہدایات میں کہا گیا تھا کہ ہماری انٹیلی جنس رپورٹ کے مطابق اس اوڑے پر ہم طیلے کھڑے ہیں۔ ہم نے کوئی ٹکرو نہیں کیا لیکن ہم سب جانتے تھے کہ یہ دشمن ہمارے لیے آخرت کا سفر ہو سکتا ہے اور اسکا اثر ایئر ریفی جیسے ساتھی کے لیے واقعی یہ سطر آخرت ثابت ہوا۔ میں نے ایک پائٹ کو بلایا اور اپنی ہاں کے نام ایک مختصر خط اس کے حوالے کرتے ہوئے کہا۔ ”میں شادی شدہ نہیں ہوں۔ اگر میں واپس نہ آ سکوں تو یہ خط میری ماں کو پہنچا دینا۔ میں صرف یہ جانتا تھا کہ حکم کی تعمیل کرنا ہے



اور کچھ نہیں۔ جب ہم واپس آئے تو مجھے محسوس ہو رہا تھا کہ کوئی ایسی طاقت ہے جو ہم سے بہت بڑی ہے وہی ان تمام چیزوں کی محافظ ہے۔  
 ۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران ہمارا ایسے واقعات رونما ہوئے جن سے جنگ کا نڈر عالم کے ایمان کو تازگی نصیب ہوئی۔ مثال کے طور پر ہم سیکڑوں جن میں ہندوستانی نصابیہ کے ہوائی اڈے کے خلاف ایک غمی پروازوں نے دشمن کے دوران شر کے مضامین سے گزرتے ہوئے ان کے سپر گزنی اپنا ایک زمینی فائر سے پاش پاش ہو گئی تھی۔ واقعہ اس وقت پیش آیا جب میرا میجر درختوں کے اوپر ۲۰ فٹ کی رفتار سے پرواز کر رہا تھا۔ وہ اسے یاد کرتے ہوئے کہتے ہیں۔

”ایک لمحہ پہلے میں خود کو بہت محفوظ سمجھ رہا تھا۔ اور دوسرے ہی لمحے ایسا محسوس ہوا کہ بس اب دنیا فنا ہونے والی ہے۔ جب کوئی تباہ ہو جائے تو پھر کاک پٹ کے نیچے سے گرد کا طوفان لینا کرتا ہے اور یہ سلسلہ دس سے پندرہ سیکنڈ تک جاری رہتا ہے۔ اس گرد و غبار سے میں تقریباً اندھا ہو گیا۔ اس کے بعد میں نے سوچا۔ ”اے پاک پروازگار کیا میں جنگ کے آغاز سے پہلے ہی قیدی بنالیا جاؤں گا؟ میں نے پاکستان کی طرف مختصر راستہ اختیار کرنا چاہا۔ ہی تھا کہ میری نظریں ہندوستانی توپ خانہ رجمنٹ کی گولہ باری کے دھنوں پر پڑیں۔ سولہ توپیں چھب کی طرف سے گولے برسا کر دریا پار کرنے میں ہمارے لیے رکاوٹ ڈال رہی تھیں۔ کاک پٹ کے اندر ابھرنے والے شور کی وجہ سے میں اپنے ڈنگ مین سے بھی بات نہیں کر سکتا تھا۔ اسی لیے میں نے پناہ لیا۔ ہندوستان سے اپنے ساتھی کو بتایا کہ میں حملہ کرنے جا رہا ہوں۔ میں نے دوبارہ اپنے گزر کر ہندوستانی توپ خانے پر گولیاں برسائیں یہاں تک کہ میری مشین گنیں زیادہ گرم ہو جانے کی وجہ سے جام ہو گئیں۔“

”میں ایک ہزار فٹ کی بلندی پر چلا گیا۔ اور پھر اپنا ایک میزائٹ فائبر ہو گیا۔ پھر ایک عجیب کیفیت طاری ہو گئی۔ میں نے فیصلہ کیا کہ ایسی حالت میں جب کہ میری مشین گنیں جام ہیں اگر دشمن کے طیارے نے حملہ کیا تو میں اپنا طیارہ اس سے ٹکرا دوں گا۔ لیکن میں بجا کشت واپس پہنچ گیا۔ میرا جنگ کے دوران دوبارہ پھر ایسی کیفیت طاری نہیں ہوئی۔“

”چھ ہزار فٹ کی بلندی کے ساتھ سور کے بعد میرے احساسات ایک لحاظ عجیب ہو گئے۔ وہ سارا جوش و خروش... یہ سب کچھ زیادتی تھی.... مجھے کوئی خوشی نہیں تھی۔ ایک جوئیز انٹر کی کیفیت سے فضائی معرکوں کی داستانوں کو پڑھ کر مجھے کچھ زیادہ مسرت کی توقع تھی۔ لیکن یہ مسرت میرے احساسات سے غائب تھی۔ صرف طاقت خیزی میں جوش اور خوشی کی کوئی بات نہیں۔ جب میں گولیاں چلا رہا تھا تو میرا لاشہ آدمی نہیں طیارہ تھا۔ ہم نے بڑی بے رحمی سے گولیاں پونین لیکن ہمارا ارادہ کسی انسان کو قتل کرنا نہیں تھا۔ ایک ہندوستانی جنرل کے ڈھچنے سے پامٹ کا بڑھ ملا۔ اس شخص کا تعلق میرے اپنے آبائی شہر کلکتہ سے تھا۔ اس کے بھٹے میں اس کی بیوی اور بچوں کی تصاویر تھیں۔ یہ دیکھ کے مجھے بہت دکھ ہوا اور میں بڑا اس ہو گیا۔ مجھے نہیں معلوم کہ ہلاکت کو کبھی اخلاقی طور پر جائز قرار دیا جاتا ہے یا نہیں لیکن میں نے اپنے وطن کے دفاع کے لیے یہ کام کیا تھا ایک فرد کی حیثیت سے نہیں۔ اور جب میں سرگودھا کے ہوائی اڈے پر اترا تو مجھے صرف یہ یاد ہے کہ میں اللہ کا شکر ادا کر رہا تھا۔“

پاکستان کے لیے ۱۹۶۵ء کی جنگ کا یہی مزاج تھا۔ پر عزم انداز میں فطرت کے بغیر جنگ جس میں ایمان اور اتحاد کے جذبے نے دہشت شعلات کو کھیر نظر انداز کر دیا۔

پاک فضائیکہ 8 منزل بہ منزل

لیکے بھی قسمت و ستم ظریفی ہے کہ ۱۹۶۵ء میں پنجاب کی انڈیا میں ایک دوسرے کے خلاف برسرِ پیکار ہونے والی دونوں فضائی افواج برطانوی راج کے زمانہ کی ران اٹھیں اور فروری ۱۹۶۵ء میں ہی کے بطن سے پیدا ہوئیں۔ پاکستان اور ہندوستان کی انڈیا کے بہت سے سفیرانہ امور سے ران اٹھیں اور فروری کی لنگائی میں پڑا اور بہت ہی صحت کی حالت میں سے کسی نے دوسری جنگ عظیم کے زمانہ میں ایک ہی اسکواڈرن میں کاروائی کیا یا انہام دیئے تھے ۱۹۴۷ء میں ہندوستان کی تقسیم کے بعد ان کے رشتہ بدل گئے۔ ہندو سکھ اور دیگر اقلیتی فرقوں کے امالگوں نے اٹھیں یونین کی انڈیا کے انتخاب کیا۔ جبکہ مسلمانوں نے ان کی تحقیق شدہ مملکت پاکستان کی نوآبادیہ انڈیا میں خرک کی۔ بدقسمتی سے ہندوستان اور پاکستان کے درمیان تقسیم ہند کے بحران سے پیدا ہونے والی سب سے زیادہ مریضی و بے ہوشی کی آگ آزادی کے بعد بھی ۱۹۶۵ء کی بھارتیہ معرکہ آرائی کی شکل میں اپنے نقطہ عروج کو پہنچنے تک سگتی رہی۔

۱۹۴۷ء میں دونوں ملکوں کے درمیان راول انڈین ایئر فورس کے ساتھ صلح کی تحسیم کی ذریعہ دانی افواج کی تشکیل نو کی گئی کہ ذیلی فضا زیر کیٹیجی کے ذریعہ تھی جس کی بنیاد رائل انڈین ایئر فورس کے ۲۰ فیصد ہندوؤں اور غیر مسلک پر تھی علاحدہ ہندوستان کی تحسیم میں بھارتی احوال پر بھی غور کیا گیا اور اس بنیاد پر پاکستان رائل انڈین ایئر فورس میں موجود اس کا کوارٹر اور برطانوی آلات میں صرف ۲۰ فیصد پانچ جونی او سے ۳۰ افراد ۲۵۲ دن کی مشنڈ انسٹر حاصل کر سکتے تھے۔ پاکستان کو وہ پیش بندی ذریعہ دی جانے لگی جو سب کچھ نہ ہونے کے برابر تھا۔ ان ذریعوں میں شمولیت سرحد کے ،، میں عربی قبائلی علاقے پر گشت کے علاوہ ہندوستان کے ساتھ ۶ ہزار میل لمبی سرحد کا دفاع اور مغربی پاکستان سے ہندوستان کی وسعت کے مطابق زیادہ سوزیل و رد تقسیم شدہ صوبہ بلگال اور صوبہ آسام کے ضلع سلیم کی مشرقی سرحد کا دفاع بھی شامل تھا۔

پاکستان کی نئی ایئر فورس کے لئے ۲ فائٹر اسکو اڈن تعلقہ ناکافی تھے اور  
ہندوستانی فائٹروں کی محافظت کے باوجود فضائیہ کی تشکیل نو کی ذیلی کمی کی وجہ  
سے رائل انڈین ایئر فورس میں شامل دو میں سے ایک ٹرانسپورٹ اسکو اڈن کی  
منتقلی پر رضامندی ہی برکروی گئی۔ حقیقت میں ۱۹۴۵ء میں اسکو اڈن کے ساتھ  
صرف ایک ٹرانسپورٹ اسکو اڈن کی تشکیل جو پانی تھی اور یہ ہندوستان کے  
اپنے پاس رکھ لیا۔ اس لئے جب اگست ۱۹۴۷ء میں رائل انڈین ایئر فورس کے دو افسر  
جنہوں نے پاکستان کا انتخاب کیا تھا آگے پیچھے تو پاکستان کو فٹے والے کل ماہرین  
میں ایک ناقابل استعمال کو، پرستش ایک یونٹ اور ٹرانسپورٹ ۲ فائٹر کے دو اسکو اڈن  
کے ساتھ صرف تین افسر شامل تھے اور اس کے بعد بھی ہندوستان نے کوئی ایلیا  
کی پاکستان منتقلی پر اس شرط کے ساتھ رضامندی ظاہر کی کہ یہ جہاز شمال مغربی سرحدی  
حوجہ میں غیر منقسم ہندوستان کی سرحدوں کے اندر قبائل کے خلاف استعمال  
نہیں کی جائے گا۔

علاوہ اس مرحلے پر ہندوستانی خدشات، ناچتے تھے۔ کیونکہ جب ۱۴ اگست ۱۹۴۷ء کو رائل پاکستان ایئر فورس سرکاری طور پر وجود میں آئی تو اس کے پاس ٹرانسپورٹ جیسے اڈلے کے قابل صرف ۲ ہالٹ اور ۲۰ بیڑی تھیں۔ جبکہ ہوا بازی سے متعلق اس کو کل ۱۱ افراد پر مشتمل تھا۔ رائل انڈین ایئر فورس سے منتقل ہونے والے دو ہزار تین سو افراد پر مشتمل حملے میں صرف چند ہی پیشہ ورانہ جہات اور فنی کام کرنے کے اہل تھے۔ جہاں تک سائنس دان کا تعلق ہے رائل پاکستان ایئر فورس کو نصف زیادہ تر طیارے ایسے تھے جن کو دوسری جنگ عظیم کے سڑکوں سے حاصل فرمایا گیا۔ لیکن یہ طیارے اس وقت کے معیار سے کارکردگی کے قابل ضرور تھے۔ ان میں ۳۵ ڈاکوٹا، ۱۱ فائٹر ایک یا دو ڈگلس سی ۴، ٹرانسپورٹ ۲۰، امریکن ہارڈ ایلن تربیت کے لئے اور بنیادی تربیتی پرواز کے لئے ۱۶ ڈی





ہیوی لینڈ ٹیم اینگریوٹھ کے علاوہ آئرلینڈ کی نشاندہی کرنے اور رابطہ قائم رکھنے والے ۱۰ عدد آئرن ہیرس شامل تھے۔ ان طیاروں کے لئے فاضل پرزہ جات کی نمایاں قلت تھی اور مرست کی طلب اور فرسودگی نے جلد ہی رائل پاکستان ایئر فورس کی صف اول کی قوت میں بڑی مددگاری کر دی۔

برطانیہ سے مزید ساز و سامان ملا اور رائل ایئر فورس کے نامزد کمانڈر انچیف ایئر وائس مارشل ایس ایل لے پیری کیمران اور دیگر ۲۵ برطانوی افسروں کی مدد سے رائل پاکستان ایئر فورس نے شمال مغربی سرحدی صوبہ میں واقع رائل ایئر فورس کے سابق اڈے پٹا واداکراچی کے مضافات میں واقع ماری ہوسے ووٹسٹ اسکواڈرن (نمبر ۹ اور ۱۰) اوداک سی۔ ۴ ٹرانسپورٹ یونٹ (نمبر ۱) اسکواڈرن کے ساتھ اپنی کامیابیوں کا آغاز کیا۔ ۱۹۴۰ء کا سال ختم ہونے سے قبل ہی کئی تربیتی ادارے قائم ہو چکے تھے جن میں ابتدائی تربیت کا دنگ، ابتدائی فلائنگ اسکواڈرن اور ساہوہ میں اعلیٰ تربیتی ادارہ شامل ہیں۔ جہاں ہوا باز، اینگریوٹھ اور مدد پر پڑاؤ کی تربیت حاصل کرتے تھے۔ فنی تربیت کے لئے کراچی میں ڈرگ روٹ کے اڈے پر مرست کی سہولتوں کا احاطہ کیا گیا۔ اسی قسم کی دیگر سہولتیں مغربی پاکستان میں کھٹ چنگار (راولپنڈی) اور ہوس کے اڈوں پر بھی منظم کی گئیں۔

نورائیدہ رائل پاکستان ایئر فورس کا پہلا کام شمال مغربی سرحدی علاقے میں چمکیداری کرنا تھا، جہاں بہت عرصے سے آزاد ذہن اور جارحانہ مزاج والے قبائل نے اس سے پہلے رائل ایئر فورس کی نسلوں کو پوری طرح مصروف رکھا تھا۔ آزادی اور سیاسی تبدیلی کا اس سدا بہار فقیرانہ پی پر کوئی اثر نہیں پڑا جس نے اس صدی کے بڑے حصے میں جنگ قبائل کو تقریباً دائمی بغاوت کے مشغلے میں مبتلا



پانچویں وہابی کے ابتدائی سالوں میں پاک فضائیہ نے کم از کم ۱۰ مدد برسرِ شل فریئر ٹرانسپورٹ جہاز خریدے۔ جن میں ۲ مسافر بردار ایم کے ۴ پی گیلو مدد ایم کے ۲ ای او ۳۹ ایم کے ۳ ایم شال تھے۔ بعد میں این ڈی شل توڑ خاں نے کہا کہ یہ جہازیں ہماری عملی ضروریات سے قطعی غرض تعلق ہیں ۱۹۶۵ تک ان میں سے صرف ۳ پاک فضائیہ کی خدمت میں دو بار دہرا دور کئے گئے۔ لیکن ان طیاروں نے اصل وسائل کی کاسٹل خوں کے ذریعے برسرِ پیکار فوجوں کی کافی اعانت کی۔

کرتے ہوئے دسمبر ۱۹۶۴ء میں روناک سے پاکستانی دستوں کو پشاور پہنچا رہے تھے۔ لیکن اصل معرکہ آزادی تو قربیت یافتہ محلے فنی وسائل اور فاضل پڑھ جات کی فٹ سے دوچار رائل پاکستان ایئر فورس کو درشت میں طے والے پرانے ساز و سامان کی عملی کارندائیوں کی تکمیل کے لئے قابل استعمال رکھنے کے لئے جاری تھی۔ پاکستانی اسکاؤڈن ایک ساتھ اپنے نصف طیاروں کو کو پرواز رکھ کر بہتر کارکردگی کا نصف ہرو کر رہے تھے۔

اس مرحلے پر یہ بات حیاں تھی کہ اگر رائل پاکستان ایئر فورس مستقبل کی طویل اہلیا ضروریوں کو پورا کرنا چاہتی ہے تو اسے نمایاں توسیع کی ضرورت ہوگی۔ اس مقصد کیلئے اکتوبر ۱۹۶۴ء میں وزارت دفاع نے تین مراحل پر مشتمل ایک پروگرام بنایا جس کے تحت ۵۰-۱۹۶۸ء کے دوران ابتدائی منصوبہ کے مقابلے میں تین گنا توسیع منظور تھی۔ ۱۹۶۸ء میں پانچ تکمیل کو پہنچنے والے پہلے مرحلے میں آٹھ طیاروں پر مشتمل نصف قوت والے ودا اسکاؤڈن کے ساتھ ۵ طیاروں پر مبنی ایک ٹرانسپورٹ اسکاؤڈن - طیاروں کا ایک لے اوپری یونٹ ۲ طیاروں کے ساتھ ایک مواصلاتی یونٹ اور ضروری تربیتی اور امدادی یونٹوں کی تشکیل شامل تھی۔ کیونکہ پہلے مرحلے کے مقصد اس وقت رائل پاکستان ایئر فورس کے پاس موجود وسائل کے مطابق تھے۔ اس نے اس کی تکمیل سے برائے نام کامیابی حاصل ہوئی۔ حالانکہ اس وقت بھی فنی محلے کی قلت تھی۔ پروگرام کے مطابق اسکاؤڈن نمبر ۱ کے پاس ۵ طیاروں کے بجائے ۴۰، ۴ طیارے آگئے۔ منصوبہ کے مطابق رائل اسکاؤڈن کی مجرور قوت کے لئے بڑا نیر سے ۲ ٹمپسٹ ۱۰-۱۹۶۸ء میں حاصل کئے گئے۔ دوسرے مرحلے میں رائل پاکستان ایئر فورس کے تربیتی کالی ریسرچ اسکے لئے بھی نیا ساز و سامان حاصل کر لیا گیا اور بڑی نیر سے مزید ۲۴ ٹمپسٹ

کر دیا تھا۔ وہ فیض کے علاقے میں پٹ وڈ کوڈٹ اور میران شاہ جیسے اڈوں پر پہاں ابتدائی دنوں میں فلیٹک ۱۰ ایگلی جو پٹر اور کسٹریں ایرو انجن کی گونج سنائی دیتی تھی ایک بار میرٹھ کی زندگی لوٹ آئی۔ لیکن اس بار شورش کی گونج تھی اور جب رائل پاکستان ایئر فورس کے ٹمپسٹ نے قلعہ بند شورش پسند و بانیوں کو سزا دینے کے لئے اس علاقے میں رائل ایئر فورس کے برسرِ شورش فریئر ٹی ایچ ۱۰ ولسیٹ بیٹھ اٹھی اور کڑی کڑی کی قیام کردہ چمکیداری کی روایت پر عمل شروع کیا تو خیر کی ۱۰ ہزاروں پہاڑیوں پر ہم راکٹ ورتو چوں کی گونج سنائی دینے لگی۔ اور ہانگ رائل ایئر فورس کی طرح اس قسم کے یکطرفہ مقامات پر نگرانی کی کارندائیوں میں درپیش رکاوٹوں سے اس کی کینیت موثر اور کبھی کبھی زمین سے ہونے والے فائر کے حقیقی منہ کے منہ پر نظر رائل پاکستان ایئر فورس اس کا ابتدائی گونہ اندازن کا بہترین نمونہ تھی پروگرام سمجھنے لگی جب نمبر ۱ اسکاؤڈن کے ۱۰ ٹمپسٹ طیارے میران شاہ کے اڈے سے ۲۰۰۰ کارندائیوں میں مصروف تھے۔ اسکاؤڈن نمبر ۱ کے ودا قابل استعمال ہونے پر ہی فوج کی مدد کے انوکھ کام کا آغاز





طیاروں کے ساتھ امریکہ سے ۳۰ فیاض مارٹن امریکن ٹی۔۶ طیارے حاصل کئے گئے۔  
لپٹے نو میسی پروگرام کے دوسرے مرحلے میں ۳۱ مارچ ۱۹۴۹ء تک ڈنل پاکستان  
ایئر فورس کو لپٹے دو ڈاکا اسکوڈرن کی طاقت ۱۶ طیارے فی اسکوڈرن کے بجائے  
مکمل کرتی تھی۔ اور ٹرانسپورٹ ڈنگ کو ۲۰ طیاروں سے لیس کرتا تھا۔ اسی طرح ایئر بیس  
کو اڑنے کے موافق نظام کے لئے ۸ طیارے دیکھ رہے تھے۔ اسے اولیٰ کے لئے ۴ طیاروں  
کی ضرورت کے ساتھ ڈرگ ریلوے میں ایک سٹیشن پونٹ کا قیام اور پھر وہیں پیلوں کی  
مرمت کے لئے ایک پونٹ مطلوب تھا۔ ملنے کی تعداد بھی کل ۴۲ ضروری اور ۳۳۰  
تک ہونی تھی۔ اس پروگرام کی تکمیل میں بھی مناسب حد تک کامیابی حاصل

ہوئی۔ اس کے بعد ۳ اپریل ۱۹۵۰ء تک پانچ ٹیمیں کو پٹنے دے میسر ہوئے۔ بڑے زور  
اس مرحلے کے بنیادی اہداف کے مطابق رائل پاکستان ایئر فورس کے ڈاکا اسکوڈرن  
کی قوت ۱۶ طیارے فی اسکوڈرن کے حساب سے دو گنی یعنی چار اسکوڈرن تک پہنچی  
تھی۔ اس کے ساتھ ہی امدادی پروانے کے یونٹوں میں بھی ملمونی اضافہ حاصل کرنا تھا۔  
ہوایہ کہ ۱۹۴۹ء میں رائل ایئر فورس کے ۸ سب بیسلی ٹیمیں بی۔۶ طیاروں کے ساتھ  
اس منصوبے میں تھوڑی سی تبدیلی ہو گئی۔ ان طیاروں سے بباری اور ٹرانسپورٹ  
کے لئے نمبر ۱۲ اسکوڈرن کو لیس کیا گیا۔ یہ تبدیلی ڈاکا۔ جبکہ اسکوڈرن کی قوت  
میں ۳ اسکوڈرن کے اضافے کے بجائے صرف ۲ اسکوڈرن تک اضافے کے ہوئے

حالانکہ ان کی موجودگی تقریباً تھوڑی سا  
۱۴ اگست کو تین تین پھر بھی پاک فوج کے  
برشل فیزیر طیاروں کے دوس سال تک  
ٹرانسپورٹ اور ریلوے کی خدمت میں  
پہنچ گئیں ۱۹۶۵ء کی جنگ میں پاک فوج نے  
اپنے ان فیزیر طیاروں میں سے ایک ساہ  
کو اندول کے نیچے ۳ ہزار پونڈ کے ہلاک  
بستر پر لے جانے کے لئے استعمال کیا



مالی پاکستان انڈوس نے خود کو نئے سرے  
سے لیس کر لے کے لے پانچویں عشرے  
میں برطانیہ سے ۹۲ ڈرافٹری ایف بی۔۴  
ڈاکا بیل طیارے حاصل کئے اس کے ساتھ  
دی دو ۴ کو تبدیل کرنے کے لئے  
۴ ڈرافٹری بی۔۴ خریدی گئی۔ ۱۰ تربیتی طیارے بھی  
حاصل کئے گئے جنگ میں نصب ۱۲ ایہام  
کی چار توپوں کے ساتھ فیزی طیارے  
ڈراپ ٹینک کے بجائے اپنے ہاروں کے  
نیچے بھاری کٹے جاسکتے تھے





ابتدائی ساز و سامان کی صورت میں ۱۹۴۷ء میں ہندوستان سے منتقل ہونے والے ۱۰ مختلف اقسام کے آئرن فورس کے علاوہ پاک پاکستان آئرن فورس نے ۱۹۵۳ء میں بعد میں بنائے جانے والے متبادل طرز کے آئرن کا آڈیو اس میں اوپلی لائنز ان کے لئے یہ ایگٹ شامل تھا۔

کی وجہ سے غلطی کا امکان کم تھا۔ اس لئے کہ وادی سندھ کے اوپر صرف پانچ ہی مقامات ایسے ہیں جن میں پہاڑوں کے درمیان سے طیارہ گزر سکتا ہے۔ اور اسی راستے سے وہیں بھی آسکتا ہے۔ زیادہ تر وادیاں آگے بند تھیں اور پاک فضائیہ کی ٹرانسپورٹ فورس کی اصل طاقت یعنی ڈکوتا جیسے قدیم طیاروں کے مقابلے میں دو گنی صلاحیت والے طیارے بھی ان راستوں پر گزرنے والی ٹھوس پہاڑی رکاوٹوں کو عبور نہیں کر سکتے تھے۔ اور جب ۱۹۵۰ء کے بعد کے سالوں میں برطانیہ سے خریدے ہوئے برٹش فریڈر کا انڈیا جو گیتاب بھی اس پس منظر میں نکلے والے وادی کی شدید برداشت سے محروم طیاروں کے استعمال کے طریقوں میں کسی تبدیلی کی ضرورت محسوس نہیں آسکتی تھی۔ وادی کی پرواز پہلے ادواب بھی لازمی طور پر کھینچے ہوئے کم کی پرواز یعنی ٹنگ لائن میں متبادل تربیت اور ماہرانہ کارکردگی کی محدود صلاحیت کے ساتھ اس کا امکان ہر وقت رہتا ہے کہ کہیں بادل نیچے آکر مشکلات میں اضافہ کر دیں۔ لیکن رائل پاکستان آئرن فورس کے ملنے نے اپنے تجربے میں کمی کے باوجود وادی کی پرواز کو ایک مستقل مہول بنالیا۔ یہ ان کی مہارت اور استعداد کی بنا پر ممکن تھا اور جب محکمہ کشمیر کے دو مان وادی کی پروازوں کو واپس پیش نظر مشکلات میں رائل انڈین آئرن فورس کی مداخلت کا غور بھی شامل ہو گیا تب بھی پاکستانی ہوابازوں نے ان کے برٹش سے جسے میں رات کے وقت وادی میں پروازوں کا سلسلہ جاری رکھ کر فراہمی برآمد برقرار رکھی۔ کشمیر میں ۲۰ سال تک فراہمی رسد سے پاکستانی عہد کو جو تجربہ حاصل ہوا وہ ۱۹۶۵ء میں ہندوستان سے محکمہ آرائی کے وقت انتہائی قیمتی اثاثہ ثابت ہوا۔

اپنی صف آرائی کے ابتدائی سالوں میں اس طرح رائل پاکستان آئرن فورس نے مختلف زمینی اور فضائی اہول میں کشمیر کے پہاڑی سلسلوں سے لے کر جنوبی پنجاب

میں آئی۔ اس لڑاکا طیاروں میں ٹیسٹ طیاروں پر مشتمل اسکو اڈن نمبر ۱ کے اضافے سے اس کے اسکو اڈن کی تعداد دو سے تین گڑی گئی۔ اس صورت پر برطانیہ سے حاصل ہونے والے طیاروں میں ایک وکرز وائی ٹنگ ٹرانسپورٹ طیارہ بھی شامل تھا۔ جو دو ڈھکس سی۔ ۷ اور دو باروڈ طیاروں کے ساتھ ساتھ دوسری پوز کے ٹرانسپورٹ ونگ میں شامل کر دیا گیا۔ وائی ٹنگ زیادہ تر پاکستان کے گورنر جنرل محمد علی جناح کے استعمال میں رہا۔ اور اب یہ طیارہ بانی پاکستان قائد اعظم محمد علی جناح کی یادگار کے طور پر پاک فضائیہ کے سینٹر میں محفوظ ہے۔

اس وقت جبکہ شمال مغربی سرحد کی علاقے میں باغی قبائل کھلان کا ڈکا اور کبھی کسی شدت یہ فضائی ضرورت کارروائی کا سلسلہ جاری تھا رائل پاکستان آئرن فورس کے ٹرانسپورٹ یونٹ نے پاکستان کے برابر اثر آواز کشمیر کے علاقے میں فرامی رسد کا ایک سلسلہ مسدود کر رکھا تھا۔ اپنی ضرورت پروازوں کے مقابلے میں اپنی جگہ ان خصوصیات کے ساتھ ہدف سے ٹکے ہوئے ماسٹروں میں گہرے ہوئے فوجی وادیوں کو صرف فضائی ذرائع سے بنیادی ضروریات زندگی فراہم کر کے ٹرانسپورٹ طیارے کچھ زیادہ ہی تابانہ وید کا نالے انجام دینے میں مشغول تھے۔ بد قسمتی سے ۱۶ جنوری ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی سے شروع ہونے والا ہیرٹ کی ۲۶ ہزار فٹ کی بلندی تک پہنچنے والے پہاڑی سلسلے کے درمیان سی۔ ۷۴ اپنے پوسے بوجھ کے ساتھ ۸ ہزار فٹ سے زیادہ بلندی پر نہیں جاسکتا تھا۔ کہہ قرار فرم کے اوپر سلسلہ ہمالیہ کے قہرمان کا ہے پر رائل پاکستان آئرن فورس کے ٹرانسپورٹ طیارے دیہاتے سندھ کی غذائی میں ٹکنا نہ ہونے کے ساتھ جیسے کی بلندی سے بھی دو گنی زیادہ اونچی تک مزاحمتوں کے درمیان پڑا پڑا نوڈر وڈر ٹنگ راسٹوں سے گزر کر بڑی مشکل سے اپنا یہ مشن مکمل کرتے۔ پہاڑوں کے اوپر اسکوڈو اسٹور اور گھٹت جیسے اہم مقامات پر پہنچنے کے لئے رائل پاکستان آئرن فورس کے ٹرانسپورٹ شدہ ملے کو صبح ذیلی وادیوں کی شناخت کی خاطر مقامی حالات سے قریبی آشنائی ضروری تھی۔ راستہ ٹنگ ہونے



۱۹۵۷ء میں پاک فضائیہ کی امریکی طیاروں سے  
آراشنگی کے بعد اپنی عملی کارروائی کی زندگی کے  
خاصات کے ساتھ ایک یاد دہانی جیسا کہ وہی  
مصنوعی عمارت کے لئے مکمل کے لئے اہل وقت  
میں بہت کو کھینچنے کی ضرورت ہی بھی شامل تھی،  
یہاں تک کے نئے جوانی کی کمرور ہے  
والے ایک کونٹوں میں رہنے کے لئے  
ہوڑ تک کے نیچے دو سو نو سو ایم اے ۱۹۵۷ء  
خاور ٹیلیگ، راجست، کے لئے ہورجی کے  
سبب محسوس کام ۱۹۵۷ء۔



کے ریکارڈوں تک سخت کاوش اور محنت سے وسیع تجربہ حاصل کیا۔ سابق وزیر  
پاکستان (اب بنگلہ دیش) میں فوجی سرگرمیاں مغربی پاکستان کے مقابلے میں جہاں  
دارالحکومت اور صنعتی مرکز قائم تھے نسبتاً کم شدید تھیں۔ ابتدائی منصوبے کے مطابق  
مشرقی پاکستان میں چند جنگ کو رائل پاکستان ایئر فورس کا مرکزی اڈہ بنانا تھا، لیکن  
بحری فوجوں اور سائیکلون کی وجہ سے مقامی مسائل کے پیش نظر متبادل منصوبہ  
ہوا کہ ایئر بیس موبائی دارالحکومت ڈھاکہ کے قریب تیج گاؤں میں تعمیر کیا جائے۔  
مشرقی پاکستان میں مقامی حالات میں استعمال کے لئے دوسری جنگ فہم کے زلزلے  
کے کئی فضائی نقصانات موجود تھے۔

اس طرح اپنے پیام کے چند سالوں کے اندہ رائل پاکستان ایئر فورس بھائی  
کی رائل ایئر فورس سے قریبی ربط کے ساتھ ایک چھوٹی لیکن اصل تربیت یافتہ اور بہتر  
کارکردگی کی اہل فضائیہ کی شکل میں ابھر رہی تھی۔

اگست ۱۹۴۷ء سے فروری ۱۹۴۹ء تک پہلے برطانوی کانٹر انچیف ایئر فورس  
مارشل پیری کین کے بعد رائل ایئر فورس کے نامزد دوسرے انفر ایئر وائس مارشل  
آر۔ ایل۔ آرا بھیرلے نے مزید دو سال تک مقررہ کام انجام دیا۔ رائل ایئر فورس  
کے ساتھ اپنے ابتدائی دور کی روایت کے مطابق ایئر فورس نے چند سینئر برطانوی خزانوں  
کے تعاون سے ۱۹۴۹ء میں رائل پاکستان ایئر فورس کی تنظیم نو کی ذمہ داریوں کو چھین  
تک پہنچایا اور اسی بنا پر وہ پاکستان میں بہت مقبول ہوئے۔ انہوں نے ایئر سیکرٹری  
کو ۱۹۴۷ء کے وسط میں شمال مغربی سرحد کے شہر پشاور سے کراچی میں ماری پور پر  
منتقل کر کے قطعی طور پر نئی شکل میں منظم کیا۔ اور رائل ایئر فورس کی کلرینڈر  
فضائی اور دیجیٹل کے پیسہ پیسہ شیعہ نام کے۔ حالانکہ اس مرحلے پر رائل  
ایئر فورس نے اپنے بربادوں اور زمینیں ملنے کی تربیت کا کام خود ہی سنبھال لیا تھا۔  
لیکن اس کے باوجود جواب دہی اور زمینیں ملنے کے کئی اراکین نے برطانیہ سے جو فوجی وسائل  
کے حصول کا اہم ترین ذریعہ تھا اعلیٰ تربیت حاصل کی۔



۵۵-۱۹۵۰ء کے دوران ۳۲ مسافر مارہر ہسپتال فروغ ٹرام کے ۲۰ بی اور ۱۱ مرد ام کے ۲۱ بی میں کارڈر ہوتے دیا جاپکا تھا کے مدد ایک دس سال کے عمر سے میں مزید ۳۹ فروغ ٹرام کے ۳۱ ای اور ۳۲ مرد بوشے ہسپتال جہاں کو تبدیل کئے گئے ۹۲ مارہر فروغ ایف بی ۶۰ تا ۱۲۰ مرد ۵ مرد دوشستوں والے ٹی۔ ۶۰ زمینی جہاز سے برطانیہ سے حاصل کئے گئے۔ ان بی دونوں یعنی ۲۰۹۵۰ اور ۱۹۵۳ کے دوران رائل پاکستان ایئر فورس نے برطانیہ سے ہزاروں ٹیکر جہازیں بھیجیں ۳۶ مرد پہلے جیٹ جہاز سے حاصل کئے۔

اپنی فنی مسائل سے دوچار ہوجانے والے اسکاؤٹز رائل فوج کے ساتھ ایک یونٹ بنانے والے ایگزیکٹو کے علاوہ رائل پاکستان ایئر فورس راضی شدہ تھی اور ای دی کارڈر ایوں کے لئے پوری حزن تھی۔ درجہ ۱۹۵۰ میں یونٹس رائل ایئر فورس کے ایک اور سینئر ایئر مین وائس مارشل ایف ڈی جیو نے جو آئندہ ہزار سال تک اپنے بعد سے پر قائم رہے۔ رائل پاکستان ایئر فورس کی کامیابیوں نے ان دنوں میں اس کے ڈیپتھ کو اس قدر بڑھا دیا کہ وہ ہندوستان اور برطانیہ کے درمیان کے تعلق کو برقرار رکھنے کے لئے عوامی ایوارڈ اقدام کئے۔ اب وہ اسکاؤٹز ایک نو بیس کی بنیاد رکھی ہو چکی تھی۔ ۱۹۵۱ء میں حکومت سے اس کی منظوری کے بعد رائل پاکستان ایئر فورس مئی ۱۹۵۳ء میں اپنے دفتر سے کافی پیچھے تھی۔ ان وقت صرف اس کی قوت صرف تین ڈاکو بیا اسکوٹین نمبر ۹۰ اور ۳۳ تھیں جن کے مارہر فروغ جہازوں پر تھیں تھی۔ اس کے ۵۰ ایگزیکٹو پرسنل واحد میٹ یونٹ ۱۱ اسکاؤٹز نمبر ۱ کی حادثات کے لئے فروغ ٹرام کے ۲۱ ای ایوی ایشن ٹیس کے بعد بنیادی سامان سے میس وڈر انسپورٹ، اسکاؤٹز نمبر ۱ اور ۲ کو ہوتے۔ نمبر ۱ اسکاؤٹز کو بحری جائزہ، باسوی ٹرانسپورٹ و ڈومیسٹک ڈومو ریل کے ساتھ ایک ٹنڈو یونٹ کی شکل میں تشکیل دی گئی تھی۔ بی ٹیکس کے ساتھ اس یونٹ میں کئی برٹش فریئر، ہندوئی سویڈن ڈو اور مصارف و اخراجات بھی شامل تھے۔

ان دنوں ۵۰ سال کے پیش نظر رائل پاکستان ایئر فورس کی شکست اور تربیت یافتہ تھیں کی نکت کی وجہ سے لپٹے تو سبھی پروگرام میں پیرامیٹری تھی۔ تربیتی پروگرام میں ایک ہی راہ ۱۹۵۳ء کو اس وقت بھی جب تفریق باجیت کے خلاف سینو اور سینو میں شرکت کے بند یہ کے جو پاکستان نے ایک سو سے باہمی دفاعی اشتراک کے ایک معاہدے پر متفقہ تھے۔ اپنے پڑوسی اور اتحادی ملک کے ساتھ اتحادی کا یہ دونوں کے لئے اس معاہدے کے تحت پاکستان کو ایک کے فوجی مشورتی گروپ سے سازد سامان اور تربیتی اور مشق کو گئی اس معاہدے نے رائل پاکستان ایئر فورس کو اس میں حور پر دیکھ بھال اور سپلائی کے شعبے میں اپنی صحیح سمت کے تعین اور مکمل تنظیم نو کی ضروریات سے مدد کیا۔ رائل پاکستان ایئر فورس کے اڈوں پر امریکی ہرنز ٹیک کے مطابق دیکھ بھال اور مل کارڈر کو کے انٹیلی جنس میں کسی حد تک مرکزیت پیدا کی گئی تھی کہ یہاں رائل ایئر فورس کے

بحرین استعمال کی کوششوں میں توانائی کے بے باک مصرف سے گریز حاصل کیا جاسکے۔

حربی طور پر آزمودہ بدیدہ سازد سامان کی فراہمی کے علاوہ پاکستان کو جو سب سے زیادہ قیمتی شے فراہم ہوئی وہ سخت کاوش کے نتیجے میں امریکی ایئر فورس کو حاصل ہونے والی حریفت ملی تھی جو جنگ کو یہاں کے دوران سپرادرگ۔ ۱۵ کے دو میان بیٹ متحرک آل کے نتیجے میں حاصل ہوئی تھی۔ اب رائل پاکستان ایئر فورس نے دوسری جنگ عظیم کی خیل پر برطانیہ کی رائل ایئر فورس سے ابتدائی رابطہ ختم کر کے اپنی تربیت کا رخ بیٹ وڈر کے امریکی سازد سامان کی طرف موڑ دیا۔ جلد ہی کئی پاکستانی پاکٹ امریکہ اور جرمنی کے تربیتی اسکولوں میں اور امریکی انسٹرکٹرز کی مدد سے اپنے اڈوں پر بیٹ جہازوں کی کاپی نقل و حرکت پر مہم حاصل کرنے کے لئے "سینر" ڈیو اور دیگر آزمودہ حربی حکمت عملی پر مہم حاصل کر رہے تھے۔ وہ اپنے شاگرد ثابت ہوئے اور جیسے ہی انہوں نے اپنے نئے سازد سامان سے ہم آہنگی حاصل کی انہوں نے نہ صرف اپنے اساتذہ کے معیار کو بجا بلکہ اس سے بلند معیار پیش کیا۔

جہاں تک سازد سامان کی فراہمی کا تعلق تھا اس سلسلے میں مختلف تجاویز زیر غور آئیں۔ جن میں تمام موسمی حالات میں حفاظت کاری کے قابل کنوینینس ۱۲ اسکاؤٹز اور ڈگلس بی ۶۰ پر مشتمل تھے جہازوں کی فراہمی بھی شامل تھی۔ ۱۹۵۰ء کے آخر تک باہمی امداد کے پروگرام کے تحت آپریشنل شیشہ شٹ کا خاکہ تیار ہو گیا۔ اس کے تحت دونوں میں کارکنوں کے اہل و عیال کا رخصت کار کے چار و بچہ جن میں سے ہر ایک بارہ بلڈ ایف۔ ۶۰ جہازوں پر مشتمل وڈو اسکاؤٹز کے ساتھ قائم کیا جائے گا اور اس کے ساتھ اسٹیشنر شٹ کے لئے ایک ٹی ۳۲ اور دو ایک بیٹ کے لئے مزید ایک سپر کا اختتام کیا گیا۔ نمبر ۱ اور ۱۹ اسکاؤٹز پر مشتمل امدادنگ ماری پور پر تعینات ہونا تھا۔ براؤنگ ڈگلس نمبر ۱۵ اسکاؤٹز پشاور پر کوکا رنگ نمبر ۱۹ اور ۱۱ اسکاؤٹز سرگرمی پر اڈو بیٹنگ نمبر ۱۱ اور ۱۱ اسکاؤٹز ہنگری پر تعینات ہوئے۔

بی۔ ۵۰ اور ۱۱ نمبر کے ساتھ ایک ہلکا ہلکا اسکاؤٹز بھی ماری پور پر قائم ہونے لگا۔ اور بی ڈو جائزہ باسوی کے لئے ۱۹ مرد و ایک بیٹ آر ٹی ۳۲ لے اور چار وڈو ڈگلس بی۔ ۶۰ کے تحت کیا گیا۔ لیکن اس یونٹ کے لئے صرف نصف وہ بی آر ٹی۔ ۳۳ موصول ہوئے۔ بلکہ ایک بھی آر ٹی۔ ۶۰ فراہم نہیں کیا گیا۔ اس وجہ سے یہ ایک اسکاؤٹ کے بجائے صرف ایک فلائٹ کی شکل میں کام کرتے رہے۔ باہمی امداد کے پروگرام کے تحت تلاش اور بچانے کی پرواز کے لئے امدادی یونٹ ۸ عدد سکورسکی ایچ ۱۹ لے بی کا بیڑوں اور ۴ عدد گڈ ماں ایس۔ ۱۹ ایلانڈسکی بی بی بحری کارروائی کا اہل، ایچ بی بی کی مدد سے ڈرگ مدد پر قائم کیا جاتا تھا۔ بیٹ جہازوں پر تربیت کے لئے ماری پور پر ایک اسکول کے قیام کا بھی منصوبہ تھا

ایلا تھامس ایچ بی بی۔ مری اور بحری سطح پر اڑنے کا اہل "بل جھوٹی"





۱۹۵۲ میں امریکہ سے مشترکہ دفاعی امداد کے احاد کے بعد  
 کے بعد اہل پاکستان ایئر فورس کو نئے ساز و سامان  
 کی پیش کش ہوئی تو اس وقت اسٹنٹ جیف  
 آف ایراشاف (ایئر فیلڈ) کی حیثیت سے نوٹوں  
 نے (ایئر فورس) کے امریکہ کا ڈیپارٹمنٹ کی  
 پسندیدہ ایک ایف - ۸۴ تھانڈر جیٹ کے  
 مقابلے میں پاک فضائی کی اصل قوت کے نام  
 امریکن ایف - ۸۹ ایف سیبر کی حیثیت کی۔

فوجی امدادی پروگرام کے تحت پاک فضائیہ کو  
 ۱۹۵۵ کے بعد سے ملے والے ساز و سامان میں  
 ۲۲ مارشن بی - ۵۷ اور ۵۵ بی - ۵۷  
 تربیتی طیارے بھی شامل تھے جن سے سکولین  
 (جو اہل ایس کے گئے یہ ماری پور کراچی  
 پر تعینات تھے) سمیت دیگر فوجی امداد تھی۔ ان  
 طیاروں نے ۱۹۹۵ کی جنگ میں ہندوستان  
 کے خلاف جوابی فضائی کارروائیوں میں  
 قابل ذکر کارنامے انجام دیے۔





بی۔ ۵۹ پی اری پر کے جوانی ٹولے پر۔

۱۹۵۵ کے بعد فوجی امداد کے تحت ملنے والے  
امریکی ساز و سامان میں دوسری صف کے لئے  
۳۵ مدد سیٹائی۔ ۳۱ سی جیٹ تربیتی میاں سے  
بھی تھے جو رہا پود تربیت کے لئے استعمال  
ہونے والے اارتقہ امیجین ٹی۔ ۶ اور ڈیڈلینڈ  
کے ساتھ شامل کر دیئے گئے پاک فضائیہ نے  
عرے تک اپنے جواہروں کو اس وقت تک  
بیک وقت ٹی۔ ۶ اور ٹی۔ ۳۲ بہترین  
دینے کا خط جاری رکھا جب تک کہ ۱۹۵۵  
کے ابتدائی دنوں میں ٹی۔ ۶ مکمل طور پر ٹیارڈ  
نکروئے گئے۔







میں سے ابتدائی طور پر گیارہ ٹاک ہیڈ ٹی۔ ۳۲ لے اور پھر دوبارہ امریکن ایف۔ ۸۶ ایف شامل کئے جانے تھے۔ رائل پاکستان ایئر فورس کالج ریسالٹ ریکواس کے تربیتی پروگرام کے لئے موجود دوبارہ ۸۶ بیکن ٹی۔ ۶ کے فاضل پرنسپل جات کے ساتھ ۳۵ سیٹائی۔ ۳ فراہم کئے جانے تھے۔

امریکی منصوبے کے مطابق فاضل پرنسپل جات امدادی سامان اور گورنر بارو سے پوری طرح ایس فضاویہ کو مزید کسی ملک کے بغیر ۶ دن کی بحریر جنگ کے قابل بنانا تھا۔ فضائی دفاع کے نظام کو مکمل کرنے کے لئے ۸۶ میں طیاروں کو زمین سے کنٹرول کرنے اور وارنگ دینے کی چند تنصیبات کے ساتھ زمینی راڈ اور ڈو امدادی آلات کی فراہمی بھی شامل تھی۔ چند معمولی رد و بدل کے ساتھ باہمی امدادی پروگرام نے رائل پاکستان ایئر فورس کو منصوبے کے مطابق بالکل نئی شکل میں ڈھال دیا۔

۸۶ بجے باہمی امداد کے معاہدے کے چند ہفتے بعد رائل پاکستان ایئر فورس کے ریسالٹ کالج میں بنیادی تربیت میں مصروف چند طیاروں میں اضافے کے لئے مزید دوبارہ امریکن ٹی۔ ۶۱ طیارے پہنچا شروع ہو گئے۔ اور پھر ماری پور پریسٹ اور پوری کے نمبر ۱۲ فائٹر ٹرینی اسکواڈرن کی جگہ لینے کے لئے ۱۵ عدد ٹی۔ ۳۳ طیارے آئے۔ سیبر طیاروں سے ایس پی آریشنل یونٹ ہوسٹا گرنے کا کام ۱۹۵۵ کے آخر میں اس وقت شروع ہوا جب نمبر ۵ اور نمبر ۱۲ اسکواڈرن کے نیوری تبدیل کئے گئے اور پھر اس کے بعد ۱۹۵۶ء میں اسکواڈرن نمبر ۱۱ کے ایکڑ کا نمبر آیا۔

ایک سو دو عدد ایف۔ ۸۶ طیاروں کی مسلسل فراہمی نے مزید چار اسکواڈرن نمبر ۱۵، ۱۶، ۱۷ اور ۱۸ کو منصوبے کے مطابق ایس کرنے میں مدد دی۔ آخری سیبر اسکواڈرن کی تشکیل نہیں کی جاسکی۔ کیونکہ شمال مغربی سرحدی علاقے میں تیز رفتاری اور زیادہ بلندی پر لانے والے سیبر کے مقابلے میں نیچی سطح پر کارکردگی اور نقل و حرکت کے اہل اسکواڈرن نمبر ۹ کے نیوری طیاروں کو بہتر قرار دیا گیا۔

۱۹۵۶ء تک جب پاکستان کو اسلامی جمہوریہ قرار دیا گیا اور ایئر فورس سے داخل کا لقب خاتم ہوا تو ایک سال کے اندر صف اول کی فضائی قوت رہ گئی ہو چکی تھی۔ کارکردگی میں بھی مزید اضافہ ہوا تھا۔ ایئر فیلڈ کی توسیع اور ان سے متعلق تنصیبات کے لئے بھی امریکی امداد فراہم ہوئی۔ باہمی امداد کے پروگرام کے تحت بغیر ساز و سامان بھی مقارنا۔ یہ قسمت کی قسم نظر بھی ہے کہ پاک فضاویہ کو امریکی رنگ روپ میں ڈھلنے کا پھر مرد رائل ایئر فورس کے ایئر وائس مارشل لے۔ ڈیو۔ بی میکڈانلڈ کی سربراہی میں پایہ تکمیل کو پہنچا۔ ایئر وائس مارشل میکڈانلڈ نے جون ۱۹۵۵ء میں ایئر وائس مارشل کینن کی جگہ پاک فضاویہ کی قیادت سنبھالی تھی ریکن ایئر وائس مارشل



فوجی امدادی پروگرام جی کے تحت امریکہ نے ڈوگ روڈ کراچی میں تلاش و امداد کی ایک فوج کے قیام کے لئے ابتدائی طور پر ۲ عدد گروہاں۔ ایس۔ ۱۶۔ ۱۷۔ ۱۸۔ ۱۹۔ ۲۰۔ ۲۱۔ ۲۲۔ ۲۳۔ ۲۴۔ ۲۵۔ ۲۶۔ ۲۷۔ ۲۸۔ ۲۹۔ ۳۰۔ ۳۱۔ ۳۲۔ ۳۳۔ ۳۴۔ ۳۵۔ ۳۶۔ ۳۷۔ ۳۸۔ ۳۹۔ ۴۰۔ ۴۱۔ ۴۲۔ ۴۳۔ ۴۴۔ ۴۵۔ ۴۶۔ ۴۷۔ ۴۸۔ ۴۹۔ ۵۰۔ ۵۱۔ ۵۲۔ ۵۳۔ ۵۴۔ ۵۵۔ ۵۶۔ ۵۷۔ ۵۸۔ ۵۹۔ ۶۰۔ ۶۱۔ ۶۲۔ ۶۳۔ ۶۴۔ ۶۵۔ ۶۶۔ ۶۷۔ ۶۸۔ ۶۹۔ ۷۰۔ ۷۱۔ ۷۲۔ ۷۳۔ ۷۴۔ ۷۵۔ ۷۶۔ ۷۷۔ ۷۸۔ ۷۹۔ ۸۰۔ ۸۱۔ ۸۲۔ ۸۳۔ ۸۴۔ ۸۵۔ ۸۶۔ ۸۷۔ ۸۸۔ ۸۹۔ ۹۰۔ ۹۱۔ ۹۲۔ ۹۳۔ ۹۴۔ ۹۵۔ ۹۶۔ ۹۷۔ ۹۸۔ ۹۹۔ ۱۰۰۔ ۱۰۱۔ ۱۰۲۔ ۱۰۳۔ ۱۰۴۔ ۱۰۵۔ ۱۰۶۔ ۱۰۷۔ ۱۰۸۔ ۱۰۹۔ ۱۱۰۔ ۱۱۱۔ ۱۱۲۔ ۱۱۳۔ ۱۱۴۔ ۱۱۵۔ ۱۱۶۔ ۱۱۷۔ ۱۱۸۔ ۱۱۹۔ ۱۲۰۔ ۱۲۱۔ ۱۲۲۔ ۱۲۳۔ ۱۲۴۔ ۱۲۵۔ ۱۲۶۔ ۱۲۷۔ ۱۲۸۔ ۱۲۹۔ ۱۳۰۔ ۱۳۱۔ ۱۳۲۔ ۱۳۳۔ ۱۳۴۔ ۱۳۵۔ ۱۳۶۔ ۱۳۷۔ ۱۳۸۔ ۱۳۹۔ ۱۴۰۔ ۱۴۱۔ ۱۴۲۔ ۱۴۳۔ ۱۴۴۔ ۱۴۵۔ ۱۴۶۔ ۱۴۷۔ ۱۴۸۔ ۱۴۹۔ ۱۵۰۔ ۱۵۱۔ ۱۵۲۔ ۱۵۳۔ ۱۵۴۔ ۱۵۵۔ ۱۵۶۔ ۱۵۷۔ ۱۵۸۔ ۱۵۹۔ ۱۶۰۔ ۱۶۱۔ ۱۶۲۔ ۱۶۳۔ ۱۶۴۔ ۱۶۵۔ ۱۶۶۔ ۱۶۷۔ ۱۶۸۔ ۱۶۹۔ ۱۷۰۔ ۱۷۱۔ ۱۷۲۔ ۱۷۳۔ ۱۷۴۔ ۱۷۵۔ ۱۷۶۔ ۱۷۷۔ ۱۷۸۔ ۱۷۹۔ ۱۸۰۔ ۱۸۱۔ ۱۸۲۔ ۱۸۳۔ ۱۸۴۔ ۱۸۵۔ ۱۸۶۔ ۱۸۷۔ ۱۸۸۔ ۱۸۹۔ ۱۹۰۔ ۱۹۱۔ ۱۹۲۔ ۱۹۳۔ ۱۹۴۔ ۱۹۵۔ ۱۹۶۔ ۱۹۷۔ ۱۹۸۔ ۱۹۹۔ ۲۰۰۔ ۲۰۱۔ ۲۰۲۔ ۲۰۳۔ ۲۰۴۔ ۲۰۵۔ ۲۰۶۔ ۲۰۷۔ ۲۰۸۔ ۲۰۹۔ ۲۱۰۔ ۲۱۱۔ ۲۱۲۔ ۲۱۳۔ ۲۱۴۔ ۲۱۵۔ ۲۱۶۔ ۲۱۷۔ ۲۱۸۔ ۲۱۹۔ ۲۲۰۔ ۲۲۱۔ ۲۲۲۔ ۲۲۳۔ ۲۲۴۔ ۲۲۵۔ ۲۲۶۔ ۲۲۷۔ ۲۲۸۔ ۲۲۹۔ ۲۳۰۔ ۲۳۱۔ ۲۳۲۔ ۲۳۳۔ ۲۳۴۔ ۲۳۵۔ ۲۳۶۔ ۲۳۷۔ ۲۳۸۔ ۲۳۹۔ ۲۴۰۔ ۲۴۱۔ ۲۴۲۔ ۲۴۳۔ ۲۴۴۔ ۲۴۵۔ ۲۴۶۔ ۲۴۷۔ ۲۴۸۔ ۲۴۹۔ ۲۵۰۔ ۲۵۱۔ ۲۵۲۔ ۲۵۳۔ ۲۵۴۔ ۲۵۵۔ ۲۵۶۔ ۲۵۷۔ ۲۵۸۔ ۲۵۹۔ ۲۶۰۔ ۲۶۱۔ ۲۶۲۔ ۲۶۳۔ ۲۶۴۔ ۲۶۵۔ ۲۶۶۔ ۲۶۷۔ ۲۶۸۔ ۲۶۹۔ ۲۷۰۔ ۲۷۱۔ ۲۷۲۔ ۲۷۳۔ ۲۷۴۔ ۲۷۵۔ ۲۷۶۔ ۲۷۷۔ ۲۷۸۔ ۲۷۹۔ ۲۸۰۔ ۲۸۱۔ ۲۸۲۔ ۲۸۳۔ ۲۸۴۔ ۲۸۵۔ ۲۸۶۔ ۲۸۷۔ ۲۸۸۔ ۲۸۹۔ ۲۹۰۔ ۲۹۱۔ ۲۹۲۔ ۲۹۳۔ ۲۹۴۔ ۲۹۵۔ ۲۹۶۔ ۲۹۷۔ ۲۹۸۔ ۲۹۹۔ ۳۰۰۔ ۳۰۱۔ ۳۰۲۔ ۳۰۳۔ ۳۰۴۔ ۳۰۵۔ ۳۰۶۔ ۳۰۷۔ ۳۰۸۔ ۳۰۹۔ ۳۱۰۔ ۳۱۱۔ ۳۱۲۔ ۳۱۳۔ ۳۱۴۔ ۳۱۵۔ ۳۱۶۔ ۳۱۷۔ ۳۱۸۔ ۳۱۹۔ ۳۲۰۔ ۳۲۱۔ ۳۲۲۔ ۳۲۳۔ ۳۲۴۔ ۳۲۵۔ ۳۲۶۔ ۳۲۷۔ ۳۲۸۔ ۳۲۹۔ ۳۳۰۔ ۳۳۱۔ ۳۳۲۔ ۳۳۳۔ ۳۳۴۔ ۳۳۵۔ ۳۳۶۔ ۳۳۷۔ ۳۳۸۔ ۳۳۹۔ ۳۴۰۔ ۳۴۱۔ ۳۴۲۔ ۳۴۳۔ ۳۴۴۔ ۳۴۵۔ ۳۴۶۔ ۳۴۷۔ ۳۴۸۔ ۳۴۹۔ ۳۵۰۔ ۳۵۱۔ ۳۵۲۔ ۳۵۳۔ ۳۵۴۔ ۳۵۵۔ ۳۵۶۔ ۳۵۷۔ ۳۵۸۔ ۳۵۹۔ ۳۶۰۔ ۳۶۱۔ ۳۶۲۔ ۳۶۳۔ ۳۶۴۔ ۳۶۵۔ ۳۶۶۔ ۳۶۷۔ ۳۶۸۔ ۳۶۹۔ ۳۷۰۔ ۳۷۱۔ ۳۷۲۔ ۳۷۳۔ ۳۷۴۔ ۳۷۵۔ ۳۷۶۔ ۳۷۷۔ ۳۷۸۔ ۳۷۹۔ ۳۸۰۔ ۳۸۱۔ ۳۸۲۔ ۳۸۳۔ ۳۸۴۔ ۳۸۵۔ ۳۸۶۔ ۳۸۷۔ ۳۸۸۔ ۳۸۹۔ ۳۹۰۔ ۳۹۱۔ ۳۹۲۔ ۳۹۳۔ ۳۹۴۔ ۳۹۵۔ ۳۹۶۔ ۳۹۷۔ ۳۹۸۔ ۳۹۹۔ ۴۰۰۔ ۴۰۱۔ ۴۰۲۔ ۴۰۳۔ ۴۰۴۔ ۴۰۵۔ ۴۰۶۔ ۴۰۷۔ ۴۰۸۔ ۴۰۹۔ ۴۱۰۔ ۴۱۱۔ ۴۱۲۔ ۴۱۳۔ ۴۱۴۔ ۴۱۵۔ ۴۱۶۔ ۴۱۷۔ ۴۱۸۔ ۴۱۹۔ ۴۲۰۔ ۴۲۱۔ ۴۲۲۔ ۴۲۳۔ ۴۲۴۔ ۴۲۵۔ ۴۲۶۔ ۴۲۷۔ ۴۲۸۔ ۴۲۹۔ ۴۳۰۔ ۴۳۱۔ ۴۳۲۔ ۴۳۳۔ ۴۳۴۔ ۴۳۵۔ ۴۳۶۔ ۴۳۷۔ ۴۳۸۔ ۴۳۹۔ ۴۴۰۔ ۴۴۱۔ ۴۴۲۔ ۴۴۳۔ ۴۴۴۔ ۴۴۵۔ ۴۴۶۔ ۴۴۷۔ ۴۴۸۔ ۴۴۹۔ ۴۵۰۔ ۴۵۱۔ ۴۵۲۔ ۴۵۳۔ ۴۵۴۔ ۴۵۵۔ ۴۵۶۔ ۴۵۷۔ ۴۵۸۔ ۴۵۹۔ ۴۶۰۔ ۴۶۱۔ ۴۶۲۔ ۴۶۳۔ ۴۶۴۔ ۴۶۵۔ ۴۶۶۔ ۴۶۷۔ ۴۶۸۔ ۴۶۹۔ ۴۷۰۔ ۴۷۱۔ ۴۷۲۔ ۴۷۳۔ ۴۷۴۔ ۴۷۵۔ ۴۷۶۔ ۴۷۷۔ ۴۷۸۔ ۴۷۹۔ ۴۸۰۔ ۴۸۱۔ ۴۸۲۔ ۴۸۳۔ ۴۸۴۔ ۴۸۵۔ ۴۸۶۔ ۴۸۷۔ ۴۸۸۔ ۴۸۹۔ ۴۹۰۔ ۴۹۱۔ ۴۹۲۔ ۴۹۳۔ ۴۹۴۔ ۴۹۵۔ ۴۹۶۔ ۴۹۷۔ ۴۹۸۔ ۴۹۹۔ ۵۰۰۔ ۵۰۱۔ ۵۰۲۔ ۵۰۳۔ ۵۰۴۔ ۵۰۵۔ ۵۰۶۔ ۵۰۷۔ ۵۰۸۔ ۵۰۹۔ ۵۱۰۔ ۵۱۱۔ ۵۱۲۔ ۵۱۳۔ ۵۱۴۔ ۵۱۵۔ ۵۱۶۔ ۵۱۷۔ ۵۱۸۔ ۵۱۹۔ ۵۲۰۔ ۵۲۱۔ ۵۲۲۔ ۵۲۳۔ ۵۲۴۔ ۵۲۵۔ ۵۲۶۔ ۵۲۷۔ ۵۲۸۔ ۵۲۹۔ ۵۳۰۔ ۵۳۱۔ ۵۳۲۔ ۵۳۳۔ ۵۳۴۔ ۵۳۵۔ ۵۳۶۔ ۵۳۷۔ ۵۳۸۔ ۵۳۹۔ ۵۴۰۔ ۵۴۱۔ ۵۴۲۔ ۵۴۳۔ ۵۴۴۔ ۵۴۵۔ ۵۴۶۔ ۵۴۷۔ ۵۴۸۔ ۵۴۹۔ ۵۵۰۔ ۵۵۱۔ ۵۵۲۔ ۵۵۳۔ ۵۵۴۔ ۵۵۵۔ ۵۵۶۔ ۵۵۷۔ ۵۵۸۔ ۵۵۹۔ ۵۶۰۔ ۵۶۱۔ ۵۶۲۔ ۵۶۳۔ ۵۶۴۔ ۵۶۵۔ ۵۶۶۔ ۵۶۷۔ ۵۶۸۔ ۵۶۹۔ ۵۷۰۔ ۵۷۱۔ ۵۷۲۔ ۵۷۳۔ ۵۷۴۔ ۵۷۵۔ ۵۷۶۔ ۵۷۷۔ ۵۷۸۔ ۵۷۹۔ ۵۸۰۔ ۵۸۱۔ ۵۸۲۔ ۵۸۳۔ ۵۸۴۔ ۵۸۵۔ ۵۸۶۔ ۵۸۷۔ ۵۸۸۔ ۵۸۹۔ ۵۹۰۔ ۵۹۱۔ ۵۹۲۔ ۵۹۳۔ ۵۹۴۔ ۵۹۵۔ ۵۹۶۔ ۵۹۷۔ ۵۹۸۔ ۵۹۹۔ ۶۰۰۔ ۶۰۱۔ ۶۰۲۔ ۶۰۳۔ ۶۰۴۔ ۶۰۵۔ ۶۰۶۔ ۶۰۷۔ ۶۰۸۔ ۶۰۹۔ ۶۱۰۔ ۶۱۱۔ ۶۱۲۔ ۶۱۳۔ ۶۱۴۔ ۶۱۵۔ ۶۱۶۔ ۶۱۷۔ ۶۱۸۔ ۶۱۹۔ ۶۲۰۔ ۶۲۱۔ ۶۲۲۔ ۶۲۳۔ ۶۲۴۔ ۶۲۵۔ ۶۲۶۔ ۶۲۷۔ ۶۲۸۔ ۶۲۹۔ ۶۳۰۔ ۶۳۱۔ ۶۳۲۔ ۶۳۳۔ ۶۳۴۔ ۶۳۵۔ ۶۳۶۔ ۶۳۷۔ ۶۳۸۔ ۶۳۹۔ ۶۴۰۔ ۶۴۱۔ ۶۴۲۔ ۶۴۳۔ ۶۴۴۔ ۶۴۵۔ ۶۴۶۔ ۶۴۷۔ ۶۴۸۔ ۶۴۹۔ ۶۵۰۔ ۶۵۱۔ ۶۵۲۔ ۶۵۳۔ ۶۵۴۔ ۶۵۵۔ ۶۵۶۔ ۶۵۷۔ ۶۵۸۔ ۶۵۹۔ ۶۶۰۔ ۶۶۱۔ ۶۶۲۔ ۶۶۳۔ ۶۶۴۔ ۶۶۵۔ ۶۶۶۔ ۶۶۷۔ ۶۶۸۔ ۶۶۹۔ ۶۷۰۔ ۶۷۱۔ ۶۷۲۔ ۶۷۳۔ ۶۷۴۔ ۶۷۵۔ ۶۷۶۔ ۶۷۷۔ ۶۷۸۔ ۶۷۹۔ ۶۸۰۔ ۶۸۱۔ ۶۸۲۔ ۶۸۳۔ ۶۸۴۔ ۶۸۵۔ ۶۸۶۔ ۶۸۷۔ ۶۸۸۔ ۶۸۹۔ ۶۹۰۔ ۶۹۱۔ ۶۹۲۔ ۶۹۳۔ ۶۹۴۔ ۶۹۵۔ ۶۹۶۔ ۶۹۷۔ ۶۹۸۔ ۶۹۹۔ ۷۰۰۔ ۷۰۱۔ ۷۰۲۔ ۷۰۳۔ ۷۰۴۔ ۷۰۵۔ ۷۰۶۔ ۷۰۷۔ ۷۰۸۔ ۷۰۹۔ ۷۱۰۔ ۷۱۱۔ ۷۱۲۔ ۷۱۳۔ ۷۱۴۔ ۷۱۵۔ ۷۱۶۔ ۷۱۷۔ ۷۱۸۔ ۷۱۹۔ ۷۲۰۔ ۷۲۱۔ ۷۲۲۔ ۷۲۳۔ ۷۲۴۔ ۷۲۵۔ ۷۲۶۔ ۷۲۷۔ ۷۲۸۔ ۷۲۹۔ ۷۳۰۔ ۷۳۱۔ ۷۳۲۔ ۷۳۳۔ ۷۳۴۔ ۷۳۵۔ ۷۳۶۔ ۷۳۷۔ ۷۳۸۔ ۷۳۹۔ ۷۴۰۔ ۷۴۱۔ ۷۴۲۔ ۷۴۳۔ ۷۴۴۔ ۷۴۵۔ ۷۴۶۔ ۷۴۷۔ ۷۴۸۔ ۷۴۹۔ ۷۵۰۔ ۷۵۱۔ ۷۵۲۔ ۷۵۳۔ ۷۵۴۔ ۷۵۵۔ ۷۵۶۔ ۷۵۷۔ ۷۵۸۔ ۷۵۹۔ ۷۶۰۔ ۷۶۱۔ ۷۶۲۔ ۷۶۳۔ ۷۶۴۔ ۷۶۵۔ ۷۶۶۔ ۷۶۷۔ ۷۶۸۔ ۷۶۹۔ ۷۷۰۔ ۷۷۱۔ ۷۷۲۔ ۷۷۳۔ ۷۷۴۔ ۷۷۵۔ ۷۷۶۔ ۷۷۷۔ ۷۷۸۔ ۷۷۹۔ ۷۸۰۔ ۷۸۱۔ ۷۸۲۔ ۷۸۳۔ ۷۸۴۔ ۷۸۵۔ ۷۸۶۔ ۷۸۷۔ ۷۸۸۔ ۷۸۹۔ ۷۹۰۔ ۷۹۱۔ ۷۹۲۔ ۷۹۳۔ ۷۹۴۔ ۷۹۵۔ ۷۹۶۔ ۷۹۷۔ ۷۹۸۔ ۷۹۹۔ ۸۰۰۔ ۸۰۱۔ ۸۰۲۔ ۸۰۳۔ ۸۰۴۔ ۸۰۵۔ ۸۰۶۔ ۸۰۷۔ ۸۰۸۔ ۸۰۹۔ ۸۱۰۔ ۸۱۱۔ ۸۱۲۔ ۸۱۳۔ ۸۱۴۔ ۸۱۵۔ ۸۱۶۔ ۸۱۷۔ ۸۱۸۔ ۸۱۹۔ ۸۲۰۔ ۸۲۱۔ ۸۲۲۔ ۸۲۳۔ ۸۲۴۔ ۸۲۵۔ ۸۲۶۔ ۸۲۷۔ ۸۲۸۔ ۸۲۹۔ ۸۳۰۔ ۸۳۱۔ ۸۳۲۔ ۸۳۳۔ ۸۳۴۔ ۸۳۵۔ ۸۳۶۔ ۸۳۷۔ ۸۳۸۔ ۸۳۹۔ ۸۴۰۔ ۸۴۱۔ ۸۴۲۔ ۸۴۳۔ ۸۴۴۔ ۸۴۵۔ ۸۴۶۔ ۸۴۷۔ ۸۴۸۔ ۸۴۹۔ ۸۵۰۔ ۸۵۱۔ ۸۵۲۔ ۸۵۳۔ ۸۵۴۔ ۸۵۵۔ ۸۵۶۔ ۸۵۷۔ ۸۵۸۔ ۸۵۹۔ ۸۶۰۔ ۸۶۱۔ ۸۶۲۔ ۸۶۳۔ ۸۶۴۔ ۸۶۵۔ ۸۶۶۔ ۸۶۷۔ ۸۶۸۔ ۸۶۹۔ ۸۷۰۔ ۸۷۱۔ ۸۷۲۔ ۸۷۳۔ ۸۷۴۔ ۸۷۵۔ ۸۷۶۔ ۸۷۷۔ ۸۷۸۔ ۸۷۹۔ ۸۸۰۔ ۸۸۱۔ ۸۸۲۔ ۸۸۳۔ ۸۸۴۔ ۸۸۵۔ ۸۸۶۔ ۸۸۷۔ ۸۸۸۔ ۸۸۹۔ ۸۹۰۔ ۸۹۱۔ ۸۹۲۔ ۸۹۳۔ ۸۹۴۔ ۸۹۵۔ ۸۹۶۔ ۸۹۷۔ ۸۹۸۔ ۸۹۹۔ ۹۰۰۔ ۹۰۱۔ ۹۰۲۔ ۹۰۳۔ ۹۰۴۔ ۹۰۵۔ ۹۰۶۔ ۹۰۷۔ ۹۰۸۔ ۹۰۹۔ ۹۱۰۔ ۹۱۱۔ ۹۱۲۔ ۹۱۳۔ ۹۱۴۔ ۹۱۵۔ ۹۱۶۔ ۹۱۷۔ ۹۱۸۔ ۹۱۹۔ ۹۲۰۔ ۹۲۱۔ ۹۲۲۔ ۹۲۳۔ ۹۲۴۔ ۹۲۵۔ ۹۲۶۔ ۹۲۷۔ ۹۲۸۔ ۹۲۹۔ ۹۳۰۔ ۹۳۱۔ ۹۳۲۔ ۹۳۳۔ ۹۳۴۔ ۹۳۵۔ ۹۳۶۔ ۹۳۷۔ ۹۳۸۔ ۹۳۹۔ ۹۴۰۔ ۹۴۱۔ ۹۴۲۔ ۹۴۳۔ ۹۴۴۔ ۹۴۵۔ ۹۴۶۔ ۹۴۷۔ ۹۴۸۔ ۹۴۹۔ ۹۵۰۔ ۹۵۱۔ ۹۵۲۔ ۹۵۳۔ ۹۵۴۔ ۹۵۵۔ ۹۵۶۔ ۹۵۷۔ ۹۵۸۔ ۹۵۹۔ ۹۶۰۔ ۹۶۱۔ ۹۶۲۔ ۹۶۳۔ ۹۶۴۔ ۹۶۵۔ ۹۶۶۔ ۹۶۷۔ ۹۶۸۔ ۹۶۹۔ ۹۷۰۔ ۹۷۱۔ ۹۷۲۔ ۹۷۳۔ ۹۷۴۔ ۹۷۵۔ ۹۷۶۔ ۹۷۷۔ ۹۷۸۔ ۹۷۹۔ ۹۸۰۔ ۹۸۱۔ ۹۸۲۔ ۹۸۳۔ ۹۸۴۔ ۹۸۵۔ ۹۸۶۔ ۹۸۷۔ ۹۸۸۔ ۹۸۹۔ ۹۹۰۔ ۹۹۱۔ ۹۹۲۔ ۹۹۳۔ ۹۹۴۔ ۹۹۵۔ ۹۹۶۔ ۹۹۷۔ ۹۹۸۔ ۹۹۹۔ ۱۰۰۰۔ ۱۰۰۱۔ ۱۰۰۲۔ ۱۰۰۳۔ ۱۰۰۴۔ ۱۰۰۵۔ ۱۰۰۶۔ ۱۰۰۷۔ ۱۰۰۸۔ ۱۰۰۹۔ ۱۰۱۰۔ ۱۰۱۱۔ ۱۰۱۲۔ ۱۰۱۳۔ ۱۰۱۴۔ ۱۰۱۵۔ ۱۰۱۶۔ ۱۰۱۷۔ ۱۰۱۸۔ ۱۰۱۹۔ ۱۰۲۰۔ ۱۰۲۱۔ ۱۰۲۲۔ ۱۰۲۳۔ ۱۰۲۴۔ ۱۰۲۵۔ ۱۰۲۶۔ ۱۰۲۷۔ ۱۰۲۸۔ ۱۰۲۹۔ ۱۰۳۰۔ ۱۰۳۱۔ ۱۰۳۲۔ ۱۰۳۳۔ ۱۰۳۴۔ ۱۰۳۵۔ ۱۰۳۶۔ ۱۰۳۷۔ ۱۰۳۸۔ ۱۰۳۹۔ ۱۰۴۰۔ ۱۰۴۱۔ ۱۰۴۲۔ ۱۰۴۳۔ ۱۰۴۴۔ ۱۰۴۵۔ ۱۰۴۶۔ ۱۰۴۷۔ ۱۰۴۸۔ ۱۰۴۹۔ ۱۰۵۰۔ ۱۰۵۱۔ ۱۰۵۲۔ ۱۰۵۳۔ ۱۰۵۴۔ ۱۰۵۵۔ ۱۰۵۶۔ ۱۰۵۷۔ ۱۰۵۸۔ ۱۰۵۹۔ ۱۰۶۰۔ ۱۰۶۱۔ ۱۰۶۲۔ ۱۰۶۳۔ ۱۰۶۴۔ ۱۰۶۵۔ ۱۰۶۶۔ ۱۰۶۷۔ ۱۰۶۸۔ ۱۰۶۹۔ ۱۰۷۰۔ ۱۰۷۱۔ ۱۰۷۲۔ ۱۰۷۳۔ ۱۰۷۴۔ ۱۰۷۵۔ ۱۰۷۶۔ ۱۰۷۷۔ ۱۰۷۸۔ ۱۰۷۹۔ ۱۰۸۰۔ ۱۰۸۱۔ ۱۰۸۲۔ ۱۰۸۳۔ ۱۰۸۴۔ ۱۰۸۵۔ ۱۰۸۶۔ ۱۰۸۷۔ ۱۰۸۸۔ ۱۰۸۹۔ ۱۰۹۰۔ ۱۰۹۱۔ ۱۰۹۲۔ ۱۰۹۳۔ ۱۰۹۴۔ ۱۰۹۵۔ ۱۰۹۶۔ ۱۰۹۷۔ ۱۰۹۸۔ ۱۰۹۹۔ ۱۱۰۰۔ ۱۱۰۱۔ ۱۱۰۲۔ ۱۱۰۳۔ ۱۱۰۴۔ ۱۱۰۵۔ ۱۱۰۶۔ ۱۱۰۷۔ ۱۱۰۸۔ ۱۱۰۹۔ ۱۱۱۰۔ ۱۱۱۱۔ ۱۱۱۲۔ ۱۱۱۳۔ ۱۱۱۴۔ ۱۱۱۵۔ ۱۱۱۶۔ ۱۱۱۷۔ ۱۱۱۸۔ ۱۱۱۹۔ ۱۱۲۰۔ ۱۱۲۱۔ ۱۱۲۲۔ ۱۱۲۳۔ ۱۱۲۴۔ ۱۱۲۵۔ ۱۱۲۶۔ ۱۱۲۷۔ ۱۱۲۸۔ ۱۱۲۹۔ ۱۱۳۰۔ ۱۱۳۱۔ ۱۱۳۲۔ ۱۱۳۳۔ ۱۱۳۴۔ ۱۱۳۵۔ ۱۱۳۶۔ ۱۱۳۷۔ ۱۱۳۸۔ ۱۱۳۹۔ ۱۱۴۰۔ ۱۱۴۱۔ ۱۱۴۲۔ ۱۱۴۳۔ ۱۱۴۴۔ ۱۱۴۵۔ ۱۱۴۶۔ ۱۱۴۷۔ ۱۱۴۸۔ ۱۱۴۹۔ ۱۱۵۰۔ ۱۱۵۱۔ ۱۱۵۲۔ ۱۱۵۳۔ ۱۱۵۴۔ ۱۱۵۵۔ ۱۱۵۶۔ ۱۱۵۷۔ ۱۱۵۸۔ ۱۱۵۹۔ ۱۱۶۰۔ ۱۱۶۱۔ ۱۱۶۲۔ ۱۱۶۳۔ ۱۱۶۴۔ ۱۱۶۵۔ ۱۱۶۶۔ ۱۱۶۷۔ ۱۱۶۸۔ ۱۱۶۹۔ ۱۱۷۰۔ ۱۱۷۱۔ ۱۱۷۲۔ ۱۱۷۳۔ ۱۱۷۴۔ ۱۱۷۵۔ ۱۱۷۶۔ ۱۱۷۷۔ ۱۱۷۸۔ ۱۱۷۹۔ ۱۱۸۰۔ ۱۱۸۱۔ ۱۱۸۲۔ ۱۱۸۳۔ ۱۱۸۴۔ ۱۱۸۵۔ ۱۱۸۶۔ ۱۱۸۷۔ ۱۱۸۸۔ ۱۱۸۹۔ ۱۱۹۰۔ ۱۱۹۱۔ ۱۱۹۲۔ ۱۱۹۳۔ ۱۱۹۴۔ ۱۱۹۵۔ ۱۱۹۶۔ ۱۱۹۷۔ ۱۱۹۸۔ ۱۱۹۹۔ ۱۲۰۰۔ ۱۲۰۱۔ ۱۲۰۲۔ ۱۲۰۳۔ ۱۲۰۴۔ ۱۲۰۵۔ ۱۲۰۶۔ ۱۲۰۷۔ ۱۲۰۸۔ ۱۲۰۹۔ ۱۲۱۰۔ ۱۲۱۱۔ ۱۲۱۲۔ ۱۲۱۳۔ ۱۲۱۴۔ ۱۲۱۵۔ ۱۲۱۶۔ ۱۲۱۷۔ ۱۲۱۸۔ ۱۲۱۹۔ ۱۲۲۰۔ ۱۲۲۱۔ ۱۲۲۲۔ ۱۲۲۳۔ ۱۲۲۴۔ ۱۲۲۵۔ ۱۲۲۶۔ ۱۲۲۷۔ ۱۲۲۸۔ ۱۲۲۹۔ ۱۲۳۰۔ ۱۲۳۱۔ ۱۲۳۲۔ ۱۲۳۳۔ ۱۲۳۴۔ ۱۲۳۵۔ ۱۲۳۶۔ ۱۲۳۷۔ ۱۲۳۸۔ ۱۲۳۹۔ ۱۲۴۰۔ ۱۲۴۱۔ ۱۲۴۲۔ ۱۲۴۳۔ ۱۲۴۴۔ ۱۲۴۵۔ ۱۲۴۶۔ ۱۲۴۷۔ ۱۲۴۸۔ ۱۲۴۹۔ ۱۲۵۰۔ ۱۲۵۱۔ ۱۲۵۲۔ ۱۲۵۳۔ ۱۲۵۴۔ ۱۲۵۵۔ ۱۲۵۶۔ ۱۲۵۷۔ ۱۲۵۸۔ ۱۲۵۹۔ ۱۲۶۰۔ ۱۲۶۱۔ ۱۲۶۲۔ ۱۲۶۳۔ ۱۲۶۴۔ ۱۲۶۵۔ ۱۲۶۶۔ ۱۲۶۷۔ ۱۲۶۸۔ ۱۲۶۹۔ ۱۲۷۰۔ ۱۲۷۱۔ ۱۲۷۲۔ ۱۲۷۳۔ ۱۲۷۴۔ ۱۲۷۵۔ ۱۲۷۶۔ ۱۲۷۷۔ ۱۲۷۸۔ ۱۲۷۹۔ ۱۲۸۰۔ ۱۲۸۱۔ ۱۲۸۲۔ ۱۲۸۳۔ ۱۲۸۴۔ ۱۲۸۵۔ ۱۲۸۶۔ ۱۲۸۷۔ ۱۲۸۸۔ ۱۲۸۹۔ ۱۲۹۰۔ ۱۲۹۱۔ ۱۲۹۲۔ ۱۲۹۳۔ ۱۲۹۴۔ ۱۲۹۵۔ ۱۲۹۶۔ ۱۲۹۷۔ ۱۲۹۸۔ ۱۲۹۹۔ ۱۳۰۰۔ ۱۳۰۱۔ ۱۳۰۲۔ ۱۳۰۳۔ ۱۳۰۴۔ ۱۳۰۵۔ ۱۳۰۶۔ ۱۳۰۷۔ ۱۳۰۸۔ ۱۳۰۹۔ ۱۳۱۰۔ ۱۳۱۱۔ ۱۳۱۲۔ ۱۳۱۳۔ ۱۳۱۴۔ ۱۳۱۵۔ ۱۳۱۶۔ ۱۳۱۷۔ ۱۳۱۸۔ ۱۳۱۹۔ ۱۳۲۰۔ ۱۳۲۱۔ ۱۳۲۲۔ ۱۳۲۳۔ ۱۳۲۴۔ ۱۳۲۵۔ ۱۳۲۶۔ ۱۳۲۷۔ ۱۳۲۸۔ ۱۳۲۹۔ ۱۳۳۰۔ ۱۳۳۱۔ ۱۳۳۲۔ ۱۳۳۳۔ ۱۳۳۴۔ ۱۳۳۵۔ ۱۳۳۶۔ ۱۳۳۷۔







۱۹۹۰ میں امریکہ نے پاک فضائیہ کی اعلیٰ اہلیتوں کے اعتراف کی شکل میں ایک فضائیہ  
ٹورنٹی امدادی پروگرام کے تحت ۱۲ ارب ۲۰ کروڑ ڈالر کا سٹاک فائزر بمسکے، اس  
کارروائی سے امریکا نے سو ڈیڑھ سو کروڑ ڈالر کی رقم واپس لی۔ اس کے علاوہ امریکا  
فائزر سے ۱۰۰ کروڑ ڈالر کا قرضہ بھی لے لیا۔ امریکا نے اس قرضے کو فائزر سے واپس لینے کا  
مکمل ۲۰۰ کروڑ ڈالر کا قرضہ بھی لے لیا۔ امریکا نے اس قرضے کو فائزر سے واپس لینے کا

کی رہا جو میں پاک فضائیہ کے ہاتھوں کی تربیت کئے شہید فرود تھی اور  
خوش جاں بچنے سخت ترین حالات اور چند پرواز کارروائیوں کے اہل کچھ کامان  
ایچ ایچ ۳۳ بی بسکیٹ میں بیٹے کا پڑ بھی آپنے۔

۱۹۹۱ء میں بی بی سی نے کہا کہ صف اول کے دس اسکواڈرن کے ساتھ پاک  
فضائیہ نے طیارہ سیرا بید کو رٹ کی نہیں ہو سکتی تو آپریشن تعلیم میں مزید تبدیلی  
کی گئی۔ سب سے پہلے پیشینہ گھب کو ایک علیحدہ ٹیم کی حیثیت سے ختم کیا گیا۔ پھر  
اس کے بعد سیرا آپریشن اگر سب بید کو رٹ نہیں ہوا۔ اب تمام اسٹیشن کاٹھوں  
سے ماٹریاں محفوظ کیے اور اس کے ساتھ مل کر ان اسٹیشن کو رٹ کے پاس  
واپس چلی گئی۔

ان دنوں پاک فضائیہ نسبتاً تعداد میں کمزوری اور اس کے کام چاروں طرف  
جہازوں سے تقریباً سب ہی اڈے معزول پاکستان میں واقع تھے۔ ان میں کراچی کے  
غریب، مری، پرواز، رگ، رڈ کے علاوہ کوئٹہ کے پاس سنگل دھلی اور شاہ لالائے  
میں لاہور، پکڑا، سکر، گودھا، کوٹا، راسا، پورہ، پتہ، کٹہ شامل تھے۔ مشرقی  
پاکستان میں نیچی گودھا، کٹہ، کٹہ کے برائی اڈے پر کوئی آپریشن پونٹ مستحق ہو پر  
تجلیات نہیں تھا۔ جو ہوائی اڈہ دونوں بازو کے درمیان فریڈراند ہر کوئٹہ لیاؤں  
کے سے ایک ٹرینس کے علاوہ استعمال ہوتا تھا۔

دعا خیر کے قریب واقع پشاور۔ افغانستان اور دھلی ایشیا کا دروازہ ہی  
وہ مقام ہے جہاں سے سنی ۱۹۹۰ء میں امریکا نے آئی اے کے ایجنٹ گری پورٹنے  
لاک بید پر ۲۰ کروڑ ڈالر کی مشورہ مانیکن شدیدی تباہ کن پرواز کا آغاز کیا تھا۔ اب  
امریکا امداد دیتے ہوئے کچھ سے بازو اور دھلی کے لئے طاقت سے بالاتر  
۱۰۰ سو فیصد سے استعمال کے اس طرح کی پروازیں نقلی طور پر بھی ہیں لیکن ۱۹۹۰ء  
کے بعد بدلتی ہندوستان کے اندر پاک فضائیہ کو کچھ کچھ سے جی ڈی، رٹن اور  
بی۔ ۵۰ ایف کی غیر اہلیت کی فراہمی سے نئی جہازوں میں محدود صلاحیت دستیاب ہو گئی۔  
بہت زیادہ ہندی پروازوں کے قابل یہ جدید ترین فضائیہ بازو اور دھلی  
کے نچلے ترین جہازوں کے ساتھ ۲۲ فٹ طویل جھوٹے ہونے بازو کی وجہ  
سے غریب عام ہیں۔ ڈی پی ۱۰ بھارت سے تین ہزار تین سو پندرہ ڈی پی ۱۰ بھارت سے

نفاذات کارروائیوں کی آگے سے پاک فضائیہ ۱۹۵۸ء کے بعد لاکھ بھارت بھارت  
اور طاقت کارروائیوں کے دس اسکواڈرن کے علاوہ عربی بازو۔ جاسوسی کئے  
جو لاک بید اور ۳۳ کروڑ ڈالر کے ساتھ ایک انتہائی موثر اور توازن عربی قوت  
کی شکل اختیار کر چکی تھی۔ صرف ۳ سال کے اندر ہونے والے آپریشن جہازوں  
کی جگہ اس نے تبدیلی سے حاصل ہونے والے نیچے رٹن اور کٹہ کیے ساتھ مل کر  
کی رٹن جہازوں کی شہید تربیت کی ضرورت تھی۔ آپریشن رٹن اور کٹہ کی  
تخلیل سے پاک فضائیہ کو ایک واحد کان کے تحت نظر کے اس کے تعلیمی رٹن  
میں بھی تبدیلی کی گئی۔ اسٹیشن کو رٹ کے علاوہ ایک پیشینہ گھب بھی قائم ہو اور  
اسی بنیاد پر اس وقت میں اس کے ترقی کو مستحکم کرنے کا کام ممکن ہو سکا۔

۱۹۹۰ء کے ابتدائی دنوں میں بھی امداد کے پروگرام کے تحت بی بی سی  
میں پہنچے۔ دوسری صف کے بی بی سی کے بی بی سی امدادی کام کے لئے بہت ضروری  
تھے۔ ۱۹۹۳ء میں ۱۰ لاکھ بید سی۔ ۱۲۰ ہر بی بی سی اور اس کے بعد مزید ۲۰ لاکھ بید  
سے اہلی رٹن اور سیرا آپریشن جہازوں کی مدد سے اسکواڈرن سیرا آپریشن فریڈراند  
جہازوں سے نجات پانے کے میں میں داخل ہو گیا اور ۱۹۹۵ء کے ختم تک بی بی سی  
فریڈراند کا بھی غائب ہو گئے۔ ہر کوئٹہ میں جہازوں سے پاک فضائیہ کو رٹ کی امداد  
پرواز کے طریقہ میں تبدیلی کا بنیاد اور اب پاک فضائیہ جہازوں پر ترقی فضائی  
تجلیات۔ بی بی سی امداد گرت کے مدد سے پہنچے کٹہ سے پہلے ترقی  
تجلیات اور ترقی۔ بی کے ساتھ گودھا فریڈراند کے اوپر پرواز کے ہیں ہو گئی۔ ان دنوں  
امریکا سے تین لاکھ ۵۰ لاکھ میں سینیائی۔ ۳۰ بی بی سی جہاز بھی شامل تھے جن





ایف فیل ہائز یا ایکسٹرنل انجینس کے لئے میٹریل اور اضافت کا رجسٹر کی  
 زو سے باہر رہتے ہوئے، ہزار فٹ کی بندی پر پوری آسانی سے پرواز کر سکتا تھا  
 اسکو اڈرن نمبر ۲ کے پچھلے ٹاک ہیڈ، آرٹی ۳۳ کی کاوش میں مدد کے لئے  
 پاک فضائیہ کا ایک جوائنٹ جاسوسی یونٹ، اسکو اڈرن نمبر ۲، مناسب آلات سے  
 تیس دو عدد آر بی، ۵، بی جی ایل کو فضائی جاسوسی اور جانسنے کے لئے آر بی ۵  
 ایف کے ساتھ استعمال کرتا تھا۔ ان دونوں یونٹوں نے جج کی وجہ سے پاک فضائیہ  
 کی صف اول کی صف بندی ایک درجن اسکو اڈرن تک پہنچ گئی۔ ہندوستان کے  
 ساتھ ہونے والے سر کے میں نمایاں کردار ادا کیا۔

ایک ٹھکانے پر ہی سب سہیلیں تھیں ہونے والے ایف۔ ۵۰ ایف ۵۰وں پر  
 فنی جہازت کا اظہار کرنے ہوئے، ۱۰ ہزاروں کے مکمل اسکو اڈرن کی سب سے زیادہ کا نظا پہ کی

کے جے۔ ۱۰ بی ۱۰ آکٹر یلر ٹر بوجیٹ کی فاضل قوت سے آراستہ کر دیئے گئے تھے تاکہ  
 طیارے میں نصب ۱۸ ہزار پونڈ کے پراٹ اینڈ وٹنی ٹی ایف ۳۳ پی ۱  
 کے ٹر بوجیٹ سے بی۔ ۵، بی کی پہلے سے حاصل شدہ روگنی طاقت میں مزید اضافہ  
 ہو جائے۔

اپنے فضائی فوٹو گرافی کے ساز و سامان اور مناسب آلات کے ساتھ آر بی۔ ۵،



# ایئریشن ڈیزرٹ ہاک

کراچی کے جنوب میں ضمیمہ دہانے سندھ کے دہانے پر پھیلنے والے ڈیڑھ لاکھ ایکڑ وسیع علاقہ ہے جو دو میل مشرق میں ہندوستان کی سمیت پھیلا ہوا ہے۔ سال کے بڑے حصے میں منظم رن کچھ کا یہ دلدلی حصہ مائسون کے سیلاب کے نیچے ہوتا ہے۔ اس غیر آباد خطہ زمین پر ہندوستان اور پاکستان کے درمیان بین الاقوامی سرحدوں کا کبھی بھی تعین نہیں کیا گیا۔ یہاں تک کہ بھارتی راج کے دور میں بھی وہ سندھ اور کچھ صوبہ راجاڑے کے درمیان صوبائی سرحدوں کا تعین نہیں ہوا تھا۔ تقسیم کے وقت ہندوستان نے سن کچھ کے شمالی حصے پر دعویٰ کیا لیکن یہ علاقہ صوبہ مغربی پاکستان کے زیرِ انتظام رہا۔

یہ متنازعہ علاقہ جس کا رقبہ تقریباً ساڑھے تین ہزار مربع میل تھا ۱۹۴۷ء میں عرصہ بعد کے اوپر واقع ہے اور ۱۹۴۷ء سے چھڈ بٹ کی چوکی سے پاکستان اس کی نگرانی کرتا تھا۔ تاہم پاکستان اس پر پانچائی نظریں لگائے گا اور فروری ۱۹۶۵ء میں اس کی فوجوں نے فضائیہ کی مدد سے پاکستانی چوکی اور دیات کو نہ کر تھقی سرحد قائم کرنے کے لئے رن کچھ کے شمالی حصہ پر قبضہ کر لیا۔

اس خطے کی ظاہر و بے معترف حالت کے پیش نظر پاکستان صرف ہندوستان سے سخت احتجاج کر کے سمجھن ہو گیا۔ لیکن فروری ۱۹۶۵ء میں اس علاقے میں سوویت، موزمبیق، وچ کوٹ، کریم شاہی اور کھدوا کے اطراف تیل کی تلاش کا کام شروع کیا۔ اس سے ان علاقوں کی تعلیق ہو گئی کہ علاقے میں تیل کے امکان موجود ہے اور شاہی وچ کوٹ کے اندر ہندوستان نے سن کچھ پر مکمل قبضے کی کوشش شروع کر دی۔

سلی مور پر شاہی اس سے زیادہ کوئی بے معترف خطہ ہو جس کے لئے جنگ کی ہمت لیکن چھڈ بٹ کے علاقے میں مارچ میں ہندوستان کی تیاریوں (ایئر سٹرائٹ

ایئر سٹرائٹ کے جواب میں پاکستان بھی ڈی فیکٹو سرحد پر مستعد ہو گیا۔ ۶ اپریل ۱۹۶۵ء کو آٹھویں انٹرنی ڈویژن ہیڈ کوارٹر نے پاک آرمی سے حسب ذیل ہدایت پیش کی: "امیدوار بخش جواب دہ خطے پر سن کچھ سے ہندوستانی فوجوں کی واپسی کے مطالبے پر ہندوستانی جارحانہ سرگرمیوں کا جواب دینے اور علاقے پر ہمارے دعوے پر بند دینے کے لئے تمام ضروری اقدامات کئے جائیں جن کے تحت متنازعہ علاقے میں ایسے مقامات پر قبضہ بھی شامل ہے۔ جن کی وجہ سے ہماری فوجیں ہندوستان کی نئی قائم شدہ چوکیوں کو بند کرانے کے لئے مناسب صورتحال کے ساتھ رابطہ قائم کر سکیں۔ اگر ہمت مند جو بالا ذرا قیامی اقدام پر چند دستوں کا رد عمل تھا تو ہمارے فوجوں کو ضروری کارروائی کرنی چاہیے جن میں ہندوستان کے حقیقی کنٹرول میں علاقے کے خلاف کارروائی بھی شامل ہے۔"

تین ہندوستانی انٹرنی بریگیڈ اور آٹھویں پاک آرمی ڈویژن کے کنبڑ اور ۵۵ ویں بریگیڈ کے درمیان یہ تقریباً گزیر تھا۔ اپریل کے ابتدائی دنوں میں رن کچھ کے مغربی سرسے پر ڈنگ میں پاکستانی چوکی کے قریب گریوں کے تباہی کی شکل میں پھٹ پڑا۔ دونوں طرف سے معمولی نقصانات کے ساتھ فوجوں کا سلسلہ جاری رہا اور جب پاکستان نے ۱۹ اپریل کو پرائمری تغصیف کی تجویز پیش کی تو منقرحہ حصے کے لئے سکوت جاری ہو گیا۔ لیکن ۲۴ اپریل کو باضابطہ طریقے سے سرحد کشی نے ہانے تک ہندوستان کی طرف سے پرائمری تغصیف کی پاکستانی جواب کارروائی کو اب موصول نہیں ہوا۔ اسی درمیان ہندوستان نے اپنی فوج کو نئے سرے سے منظم کیا اور پاکستان آرمی کے پوائنٹ کے دو حصے ایک کا یہ حصے کے نتیجے میں ہاتھ سے نکل جانے والی چوکیوں پر دوبارہ قبضہ کر لیا۔

۲۶ اپریل ۱۹۶۵ء کو یہ آپریشن اپنے عروج پر پہنچ گیا۔ پاک آرمی کے آٹھویں ڈویژن کے دستوں کو جنہیں جنرل موسی کے اوکات کے مطابق "ایئریشن



بڑے فضائیجہ کے کمانڈر راجپوت کی حیثیت سے  
 نوٹان نے اس وقت ایرواس مائنس تھے  
 دن گھر میں جنگ بندی کے بعد ۲۸ اپریل کو  
 صورت حال کا جائزہ لینے کے لئے بری فوج  
 کے فضائی شعبہ کے ایک سینئر - ایئر - ایس  
 (او ۱ ای) برڈ ڈاگ میں پرواز کی امریکی امداد  
 کے تحت پاکستان کو تقریباً سو صد ایئر - او  
 نوٹان کے لئے پہنچا۔ ۲۳ اور کوہ پل پہنچ  
 ۱۳ اپریل کا پڑے تھے -

(۲۰)

امریکی امداد کے تحت ۷۷ والے سینئر - ایئر  
 ۱۹ کے علاوہ پاکستان آرمی نے راولپنڈی  
 کے نزدیک دھیمال میں ۵۰۳ آرمی کمانڈ  
 میں خود ہی فاضل ہندوں اور اپنے نکل وسائل  
 سے جہد برڈ ڈاگ اسمبل کر لئے تھے -





ایک آرمی جونی جنین ملک کے ایک میل اوپنچ۔ ۱۳ اپریل کا چکر ۱۰۰ جنگ کے آغاز  
ملک پاک لکھنؤ پر ہندوستان کی سرحد سے ۳۰ میل دور رہنے کی پابندی تھی لیکن پاک  
آرمی کے یہ میل کا اثر سختی سے انداز پابندی سے ہوا تھا۔

پُر سرحد پر قطع ناہید تھیں۔ جب اپریل میں جھڑپوں کا آغاز ہوا تو پاک فضائیہ  
نے فوری طور پر کارروائی کی تیاری شروع کر دی۔ اس کے ساتھ ہی پاک فضائیہ  
کے کانڈرا چیف ایئر مارشل اصغر خان نے ہندوستان میں اپنے سریف کانڈرا چیف  
ایئر مارشل ارجن سنگھ سے رابطہ قائم کیا۔ متنازعہ علاقے میں حیلوں کے استعمال  
اور شدید تصادم کو محدود رکھنے کے لئے معاہدے کی تجویز پیش کی۔

امن کے حق میں ایسی تجویز غائبانہ اور سنیہ افسروں کے درمیان ہی ممکن  
تھی جو تقسیم ہند سے قبل ایک دوسرے کی رنٹ میں انڈین ایئر فورس کے  
ایک جی اسکو ڈن میں خدمات انجام دے چکے تھے۔ حالانکہ ہندوستان کی طرف  
سے اس بارے میں کوئی مضبوط ضمانت موصول نہیں ہوئی لیکن باشبہ اعلیٰ افسروں  
کے درمیان پر رابطہ ہی۔ ان کو تصادم سے فضائیہ کو دور رکھنے کی اصل وجہ ہے۔  
۱۶ اپریل کو پاک فضائیہ کے کانڈرا چیف نے آرمی کانڈرا چیف کو مطلع کیا  
ڈوئیزن کے جی اوسی کے نام ایک پیغام میں پوری صورت حال واضح طور پر  
اختصار کے ساتھ بیان کی۔

رن کچھ کے اوپر فضائی سرگرمیوں سے متعلق ایئر مارشل ارجن سنگھ

سے مزید تبادلہ خیال کیا اور علاقے میں حیلوں کے استعمال کے بارے میں  
کسی معاہدے تک پہنچنے میں ناکام اور ہریے۔ ناکام رہا۔ دونوں فضائیہ کے

ڈوئیزن ہانک کے تحفہ نام سے منظم کیا گیا تھا ہندوستانی قبضے میں موجود بریٹ  
کے جیسے کے لئے ایک ٹینک اسکو ڈن کی کمک پہنچا دی گئی۔ ڈینگ اور  
محاذ کے درمیان واقع اس جھک پر پاکستانی فوج نے اگلی میں ساڑھے چھ  
بے تھر ہونے والی شدید لڑائی کے بعد قبضہ کر لیا۔ رات کو ڈوئیزن کو صرف  
بے۔ ڈوئیزن ٹرک کا نقصان تھا تاہم جبکہ دشمن کو سخت ہانی نقصان ہوا۔  
دونوں دنوں میں سربراہیں ڈھکس بیوم کی متفرق طاقت سے مزید تصادم بند  
رکھا۔ اور اس کے نتیجے میں ۲۰ اپریل کو فیر سرکاری طور پر جنگ بندی ہو گئی۔  
۱۰ مئی کو ملیم جولائی سے ہوا۔ اپریل ۱۹۶۵ء کے آخری دنوں تک اور  
آخر کے جنگ کے سلسلے کے علاوہ۔ ان کو کا معاملہ ختم ہو چکا تھا۔

رینڈرٹ پرنٹ نو ہندوستانی فوج کچھ کے علاقے میں اپنی اہم کے وطن  
نہیں۔ یہ فوج کی بھرپور مدد طلب کر سکتی تھی۔ اسی علاقے میں جام شوگر کے برائی  
اسے پرکشی لڑاکا اور جاسوسی والے حیلوں کے اسکو ڈن موجود تھے۔ ہندوستانی  
معاہدے کے اس اڈے پر دوبارہ لڑاکا حیلوں کا اسکو ڈن نیٹ حیلوں کے  
پراسے کے ایک حصے کے ساتھ اور اگن اور دیپ ٹریمپوں پر مشتمل ایک ٹرکاف۔  
اسکو ڈن خود تھا۔ ان میں دن کی فوج بڑھانے کے ۱۹ اپریل کو گرو  
سے یہ کیٹرا ایمبار اسکو ڈن میں پہلے منتقل کر دیا گیا۔ پونام میں بھی ایک کیٹرا  
ایک جی جاسوسی اور دو دیپ ٹریمپ اسکو ڈن موجود تھے۔ اس کے علاوہ دھارکاش  
پیشی اعلیٰ دینے والا ماڈل بمبئی میں گراؤنگ کنٹرول ٹریمپیشن پونٹ اور  
مبارک کی رہنمائی کرنے والے تین پونٹ صوبی انتظامی اور دھارکاش موجود  
تھے۔ یہ فوجی جو کہ رن کچھ کے پورے سفر کے میں ہندوستانی فضائیہ کی مرکز میں





انڈین ایئر فورس کا ایک اور ٹکن (طوفانی) اسکواڈرن سیدھے ہارنوں والے ڈوماسٹ  
ڈاکا بھاریں کچکے سر کے بعد انڈین ایئر فورس کے ساتھ علیحدہ پروگرام ہے۔

ہماری سرمد میں ٹھکانوں پر حملے کسے گا۔ افغانی تعداد ویر ڈیڑھ ۲۰ اسکواڈرن  
کے آر۔ٹی۔ ۳۳ کے ذریعے، صرف اپنی سرمد کے اند تیار کی جائیں گی۔ اگر  
دشمن کے حیارے اپنے علاقے میں زیادہ سرگرم ہونے تو اس میں قریب ہو  
سکتی ہے۔

اس کے علاوہ بھی مزید شہادتوں سے ظاہر ہوتا ہے کہ رین کچکے تازے  
میں فوجی حیاروں کے استعمال سے شعل باقاعدہ معاہدے کی مدد ہو گی۔ یہ  
کم از کم پاکستان کی طرف سے خاموشی سے یہ تسلیم کر لیا گیا تھا کہ فضائی طاقت موت  
نہیں ہوگی۔ ۱۵ اپریل کو ڈیڑھ ٹھکانے کے ایک اور ٹکن میں پاک آرمی نے کبد  
ہمارے لگے دستوں نے کھڑکوت پر ڈھنگ کے جنوب میں، بلکہ ہندوستانی  
حیاروں کی پرواز سے مطلع کی ہے۔ اس نے پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف اور  
ہندوستانی فضائیہ کے کمانڈر انچیف کے درمیان ہونے والے میں مطلع  
کی اطلاع (ہمارے ٹکن نمبر ۱۰۴۰ کے ذریعے، دی گئی تھی وہ ڈٹ کیے  
اس کے پیش نظر ہمارے ایل۔ ۱۹ حیاروں کو ضرورت پڑنے پر زمینی فائر سے  
ضروری اضافہ کے ساتھ حقیقی سرمد پار کرنے کا اختیار دے دیا گیا ہے۔  
اس ٹکن کے کئی نکات تبصرہ طلب ہیں۔ سب سے پہلے یہ فرض کر لیا  
تھا کہ دونوں سرمدیوں کے درمیان فضائی معاہدہ ہو چکا ہے۔ مگر کچکے جلا داس

درمیان کوئی معاہدہ موجود نہیں (دہرائے) نہیں ہے۔ ارہن سنگھ سے  
اپنی بات چیت سے اندازہ لگایا ہے کہ علاقے میں مسلح ہندوستانی حیاروں  
کی سرگرمیوں کا امکان نہیں ہے۔

اس وقت ان دونوں سرمدیوں کے درمیان بات چیت پتہ چوکے  
ہوئے ایک سینئر انسپکٹ تھا۔ ٹکن کے میدان میں جہاں گیس کا ایک ٹنکا  
بھی نہ ہو ایک دوسرے کے فوجیوں کو ہانک کر، دونوں کو کوئی اچھا کہیں نخر  
نہیں آیا۔

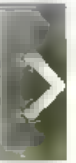
جنگ کی شدت کے علاوہ پاک فضائیہ دیگر مربی وجوہات پر برتری فوج کی  
مدد سے گریز حاصل کرنے کے لئے فکر مند تھی۔ ایک اور پہلو کی نسبت سے ہندوستانی  
فضائیہ کی مدد برتری اور اس کے حیاروں کی نسبت معمولی بہتر کارکردگی کے  
احساس کی وجہ سے پاک فضائیہ نے ہمیشہ یہ تسلیم کیا کہ اس کا ابتدائی مقصد صرف  
پاکستان کا فضائی دفاع ہے اور ایک چھوٹی فورس ہونے کی وجہ سے اس نے یہ  
بھی سمجھا تھا کہ دفاع اور جنگ میں کسے کہ نقصانات کی ضروریات کے پیش نظر  
اس کے پاس برتری فوج کی مدد کے لئے وسائل، کافی ہوں گے اور اسی وجہ سے  
برتری فوج کے حملے کو پاک فضائیہ کی طرف سے بار بار یاد دہانی کرائی جاتی تھی کہ  
برتری کارروائی کی منصوبہ بندی کسے وقت اس امر کا خیال رکھیں کہ فضائی تحفظ  
ناپید ہوگا۔ یہ فلسفہ ان کچکے کے دوران آٹھویں ڈیڑھ ٹکن کو بھیجے جانے والے پھیلات  
سے بھی ظاہر ہوتا ہے اور جیسا کہ ۱۲ اپریل کو بھیجے جانے والے اس پیغام میں  
کہا گیا۔

”فضائی مدد صرف اس صورت میں فراہم کی جائے گی جب دشمن



یہیں ۱۹۹۵ء میں مرکزوں کو سنبھالنے کے لیے نواز قیصر کی قیادت میں پہنچا دیا گیا تھا۔  
 نواز قیصر سے تمام حالت میں ۵۰۰۰۰۰ ڈالر کا اڈہ تھا۔ ۱۹۹۵ء ایف کی سب مشق پرواز میں  
 کی جانے لگی۔

مشرق وسطیٰ کے کئی ملکوں کے واسطے سارا سال میں ۲۰۰۰ ڈالر کا مہینہ  
 شہر میں شامل ہے۔ تصویر میں یہ شہر ۱۹۹۵ء کے مرکز میں مرکز ہے۔



تقریباً ۱۰ اپریل کے سگنل سے کی گئی۔ جنگ میں شدت کے ظاہر و خفوس کے بغیر صرف جگہ فوجی طیارے ہا سوسی اور غالباً توپ خانے کی نشان دہی کے لئے استعمال کئے گئے۔

پاک فضائیہ کی طرح پاکستان کی بری فوج کو بھی شروع میں امریکہ کے پھول ایڈ پروگرام سے کافی فائدہ پہنچا تھا۔ بحاری مقدار میں ملنے والے ساز و سامان کے ساتھ جس میں ایم۔۴۰ اور ایم۔۳۸ پینٹین ٹینک ایم۔۲۳ اور ایم۔۴۱ جکی بجز بند گاڑیوں کے علاوہ پاکستان آرمی کے اپنے ایک مکمل ایئر ونگ کے لئے کافی تعداد میں طیارے بھی شامل تھے۔ جن میں شاید کہنے والے سو وڈر سیٹنا ایل۔۱۹ (او آئی اے)، جگہ طیارے، رابٹ کے لئے ہندو پچ۔ ایل۔۲۳ اور فامی تعداد میں پیل۔۱۳، پچ۔۱۳، ایل کا پٹر شامل تھے۔ فوج کے جگہ طیارے سختی سے نافذ اس پابندی سے مبرا تھے جس کے تحت پاک فضائیہ کے طیارے لاہور جیسے مقامات کے علاوہ کسی اور جگہ ہندوستانی سرحد سے ۲۰ میل سے زیادہ قریب نہیں جا سکتے تھے۔

یہ پاکستان آرمی کا ایک سیٹنا ایل۔۱۹ تھا جس میں بیٹھ کر پاک فضائیہ کے نامزد کمانڈر انچیف ایئر وائس مارشل نور خان نے ۲۸ اپریل کو یعنی فیروز کوری





مالا نوں ۱۹۶۵ء کی جنگ سے پہلے ہونے والے  
 معرکہ دکن کچھ میں فضائی سرگرمیاں زیادہ تھیں  
 لیکن پھر بھی ۲۴ اپریل کو دکن پر سے دو جہاز  
 طیارے پاکستان کی فضا میں داخل ہو کر کراچی  
 کی سمت تڑپنے والے ایک تہا طیارے کا  
 راستہ روکنے کے لئے فضا میں بلند ہوئے۔  
 مدافعت کا ایک بڑی طرح سے اور ان کے  
 ہندوستانی فضائیہ ہوائی جہاز بھی نکلا۔ اس  
 طیارے کا راستہ کامیابی سے روک لیا گیا اور  
 سے جنگ شامی کے قریب اترنے پر مجبور کر دیا  
 گیا۔ لیڈنگ سے اور ان کا ۶ ڈیڑھ گریج تباہ  
 ہونے کے علاوہ اسے کچھ معمولی نقصان بھی پہنچا  
 مگر اس کا ہوا اور جس کا تعلق ۱۵ مین ایئرفورس کے  
 آکڑی اسکوٹورن ہزاروں سے تاحس خراش کے  
 بغیر راحت میں سے لیا گیا۔ نقصان زدہ ہوا  
 جس کے بارے میں خیال ہے کہ وہ خراب فواری  
 کی وجہ سے راستہ ہٹک کر سرد پارا گلیڈے اب  
 پاک فضا کے پشاور وچندیم میں گھونکا ہے۔



جنگ بندی کے صرف ایک دن بعد ذاتی طور پر جنگ کی صورت حال کا تجزیہ کرنے کے لئے کچھ کے علاقے جنگ پر پرواز کی۔ حالانکہ اس وقت ایروائس ہڈل فوران پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائن سے وابستہ تھے لیکن پھر بھی انہوں نے ملن کچھ کے دور دراز علاقوں میں جہاں پاک فضائیہ نے کسی دھمپی کا مفاہرو نہیں کیا تھا۔ اگلی صبح کے دستوں کے لئے فراہمی رسید کے بارے میں تحقیقات کی ذمہ داری سنبھالی اور اس کے نتیجے میں فوجی نقل و حمل میں مدد کے لئے اپنے چند ہی ہر کوئیس فیادرل کا اشتغال بھی کر دیا۔

حالانکہ پاک فضائیہ دن کچھ کی جھڑپوں میں فضائی معرکوں کے اضافے سے گریز کر رہی تھی۔ مگر پھر بھی ہندوستانیوں کی توقع سرگرمیوں کے پیش نظر مناسب تیاریاں کی گئی تھیں۔ جنگ زدہ علاقے سے قریب تر ہونے کی وجہ سے کراچی کے ہر ماری پور کے اڈے کو ۱۵ اپریل ۱۹۶۵ء سے چوکس کر دیا گیا تھا اور اس کے ساتھ ہی ہندوستانی فضائیہ کے ہٹا کوٹ، آدم پور اور جواڑہ بیسے بڑے ہوائی اڈوں کے سامنے موجود سرگودھا کے لڑاکا ہوائی اڈے کو بھی اسی طرح مستعد کر دیا گیا تھا۔ پاک فضائیہ کے بی۔ ۵، اور سبر فیادرل کو حالت جنگ میں تیار رہنے کی ہدایت کی تھی۔ ان دونوں اڈوں کے آپریشن روم اور ان کے ساتھ فضائیہ کے ہیڈ کوارٹر میں فضائی دفاعی کارروائی کے مرکز والے ڈی اوسی، کو ۲۴ گھنٹے کی چوکیداری پر لگا دیا گیا تھا۔ اسکو اڈن نمبر ۲۲۹ اور ۲۴۲ کو بھی حالت مستعدی میں مغربی پاکستان کے جنوب میں بدین پر سیکرٹ آپریشن سنٹر کے موبائل بیسے کی حیثیت سے تعینات کر دیا گیا تھا۔

بدین امریکی فوجی امداد کے تحت حاصل ہونے والے دوا ملاتی طاقت کے ایف پی ایس۔ ۲۰ پیچگی خبردار کرنے والے اور کنٹرول راڈار کا دقوت تھا۔ مغربی پاکستان کے مزید شمالی علاقے میں سیکس پر ایک دوسری تعصب اگلی صبح کے سرگودھا اڈے کی فضا پر مامور تھی۔ پاک فضائیہ دونوں سے زائد علاقے میں محرابی انداز پر پیمانہ بین کر کے دشمن کے آنے والے طیاروں کا پتہ چلا سکتی تھی اور مداخلت کاری میں اپنے طیاروں کی رہنمائی کر سکتی تھی۔ جھٹھ اور راہوالی پر بھی قدیم اور فرسودہ قسم کے راڈار موجود تھے۔ ان کے ساتھ ہی مشرقی پاکستان میں سویل کی مد نظر والے قدیم حزر کے ٹاپ ۱۳۱۴ اور ۱۵ کے اشتراک کا راڈار موجود تھا۔ مغربی پاکستان میں کچھ علاقوں میں پہاڑوں کی موجودگی کی وجہ سے نیچی سطح پر نظر نہ کھنے میں مشکلات کا سامنا تھا اور اس کی وجہ سے دفاعی سطح میں کئی تھپڑا ہو گئے تھے۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ شروع ہوتے ہی پاک فضائیہ نے پیچگی خبردار کرنے والے اپنے نظام کی کچھ غامیوں کو دور کرنے کے لئے پاک آرمی سے نیچی سطح کے لئے کام کرنے والے چند ٹاپ ۵۰۱۔ بی راڈار سیٹ حاصل کرائے لیکن فضائی دفاع کے نظام کو تعزیت پہنچانے کے لئے شروع ہی سے ۱۹۰۳۰ اور ۱۹۰۴۰ کے دائرے میں کام کرنے کے قابل موبائل مشاہداتی یونٹوں کا سلسلہ موجود تھا

جن کا ٹیلیفون اور ریڈیو کے ذریعے آپریشن سنٹر سے رابطہ قائم تھا اور جب جنگ شروع ہوئی تو یہ زمینی مشاہداتی یونٹ مداخلت کے لئے آنے والے نام ہندوستانی فیادرل کی نقل و حرکت کی پیچگی اطلاع دینے میں کافی مؤثر ثابت ہوئے۔

جہاں تک ہندوستانی فضائیہ کے راڈار دفاعی نظام کے طور کا تعلق تھا۔ پاک فضائیہ نے کسی سستی کا مفاہرو نہیں کیا۔ جھڑپوں کے آغاز سے بہت پہلے ہی پاکستان نے اپنے ایکٹر ڈیٹک انٹیلیجنس تنظیم کے سبڈیوٹر کو ملنے کی غرض سے چمکیاں بجا دی تھیں اور ۱۹۶۵ء کی جنگ سے پہلے اور جنگ کے دوران ای سی ایم اور کڑی نگرانی کرنے والے آلات مسلسل زیر استعمال رہے۔ خصوصی آلات سے بیس دو عدد مارٹن کر بی۔ ۵، بی اور دو آر بی۔ ۵، ایف فیادرل کو پاک فضائیہ نے ان کے ایکٹر ڈیٹک انٹیلیجنس (ایلیٹ) فراغ پر تعینات کیا تھا اور ان فیادرل نے کارکردگی کی مشکلات کا تعین کرنے کے ساتھ ساتھ پہلی گولی چلنے سے پہلے ہی انبار اور انیسویں دن ہندوستانی فضائیہ کی اہم تخصیصات کا ٹھکانہ معلوم کر لیا تھا اور اس کے بعد ہٹا کوٹ، آدم پور اور جواڑہ کیلیکس کے ہندوستانی فضائیہ کے مختلف سکواڈرن کا تحفظ کرنے والے امرتسر کے ہندوستانی راڈار کے خلاف ضرب کاری میں پاک فضائیہ کے ایلیٹ فیادرل اہم کردار ادا کرتے رہے۔

دفاعات کے مطابق دن کچھ کے ٹانے میں فضائیہ نے کوئی بھی نہیں سرگرمی نہیں دکھائی۔ لیکن ڈیڑھ بج کے خیمے میں پاک فضائیہ فوری کارروائی کے لئے مستعد ضرورت تھی۔ ماری ہمسے مسلح مرنی فضائی گشت اور دشمن کی فوجی پوزیشن کے جائزے سے ۱۴ اپریل سے ایف۔ ۶ کی پروازیں جاری نہیں ان کی مدد کے لئے دو عدد ایف۔ ۱۰۳۰ الے اشارہ فائر سرگودھا سے پہاڑ بیس دیے گئے تھے۔ لیکن اشتغال سے گریز کی خاطر یہ پروازیں متنازعہ سرحد سے بہت بٹ کر کی جا رہی تھیں۔ حالانکہ نظریہ آ رہا تھا کہ انڈین ایئر فورس اس سلسلے میں کچھ زیادہ محتاط نہیں تھی۔ مثال کے طور پر ۲۲ اپریل کو بدین سے پیچگی اطلاع ملنے پر پاکستانی سرحد کے اندر داخل ہونے والے ایک فیادرلے کا راستہ روکنے کے لئے دو عدد سبر ماری پور سے روانہ کئے گئے۔ سال کے اس حصے میں پنجاب، دہلی اور جھٹن کے علاقوں میں اٹھنے والے گرد و غبار سے آلودہ فضا کی وجہ سے نووری بہت خراب تھی۔ اس مشکل کے باوجود جب سبر نے اس فیادرلے کو دیکھا تو وہ کراچی کی سمت بڑھتا ہوا پاکستان کی سرحد کے اندر پہاڑ میل تک پہنچ چکا تھا۔ اس جہت کی شناخت کر لی گئی وہ ہزاروں کیسری مارٹن والے ہندوستانی فضائیہ کا اور ان کے ہزار جہاز تھا جو سطح زمین سے دو ہزار فٹ کی بلندی پر اڑ رہا تھا۔ اس سے قبل کہ پاکستانی سبر اس پر حملے کے لئے پوزیشن سنبھالتے ہندوستانی درگن نے اپنی انڈر کیمرج اور غیب ہوا کر تھپاڑ ڈال دیئے اور جنگ شاہی کے فیبرے کے پاس مجبوراً اتر گیا۔ بیسوں کی تباہی کے علاوہ اور ان کو اترتے وقت کچھ

زیادہ نقصان نہیں پہنچا۔ اس کے پائلٹ فلائٹ ایفینٹ رائا سکا نے جس کا تعلق جامع نگر کے آکڑری اسکواڈرن نمبر ۵۵ سے تھا، خود کو پاک فضائیہ کارکن بنا کر پنج نعلے کی کوشش کی لیکن وہ گرفتار کر لیا گیا۔ اور اگن پوری طرح سنبھل گیا لیکن یہ خاص طور پر تھا کہ اس کا ہوا باز غلطی سے سرحد پار چلا آیا ہے۔ اس نے اگست میں اسے واپس کر دیا گیا۔ اور اس کا نقصان زدہ اور اگن اب پاک فضائیہ کے میوزیم میں نمائش کا خاص حصہ ہے۔

جنگ بندی سے قبل ہندوستانی فضائیہ کی طرف سے فضائی حدود کی خلاف ورزی کے دو اور واقعات ہوئے۔ ان دونوں کے نتیجے میں سنگین فضائی جنگ شروع ہو سکتی تھی۔ مگر پاکستانیوں کے عہد کی وجہ سے ایسا نہ ہوا۔ ایک بار انڈین ایئر فورس کا جاسوسی کرنے والا کینبرا سرگودھا کے شمال مشرق میں سرحد کے اندر آ گیا اور دس منٹ تک ایک اسٹار فائٹر ایف-۴ کا ہوا باز فلائنگ آفسر مشتاق نظر میں رہا جسے اس کا تعاقب کرتا رہا۔ لیکن چونکہ دشمن کو تباہ کرنے کے احکامات نہیں دیئے گئے تھے۔ اس نے کینبرا کو کسی غراش کے بغیر واپس جانے کا موقع دے دیا گیا۔ اور جب ایک حیدر سے نماز کے عقب میں پاکستانی دستوں پر فوج لگایا اور اس پر زمین سے فائر بھی ہوا تو ڈیڑھ بیڈ کوارٹر کی درخواست پر فوری جوابی کارروائی کے لئے دو کینبرا حیدر سے ماری پور سے روانہ کئے گئے لیکن جب یہ معلوم ہوا کہ ہندوستانی حیدر نے دراصل پاکستانی دستوں پر حملہ نہیں کیا تھا تو بی۔ ۵ حیدروں کو محاذ پر پہنچنے سے پہلے ہی واپس طلب کر لیا گیا۔

حالانکہ کچھ تنازعوں میں پاک فضائیہ کو کوئی قابل ذکر وارادہ کرنے کا موقع نہیں ملا۔ لیکن پھر بھی پاک فضائیہ کو جنگی خطوط پر تیار کرنے کے لئے یہ تجربہ کافی اہمیت کا حامل تھا۔ مثال کے طور پر ڈیڑھ ٹھاکہ کے نتیجے میں ماری پور سے بری فوج کی مدد کے لئے مخصوص پروازوں کا طریقہ تبدیل کر کے روزانہ فوجی ضرورت کے بری حملوں کے لئے کم از کم چھ پروازوں کا انتظام کیا گیا۔ اس وقت فضائی امداد کے لئے بری فوج کی درخواست پر فوج کرنے کے لئے کوئی جوائنٹ آپریشن سنٹر ایسے اسی، بھی نہیں تھا لیکن اس رابطے سے ایک گروپ کیپٹن کو

جنرل میڈ کوارٹس اور ایک اسکواڈرن بیڈ کوارٹر میں ڈیڑھ ٹھاکہ کے میڈ کوارٹر سے منسلک کر دیا گیا۔ اس رابطے کے نوٹر ہونے کا اندازہ اس سگنل سے ہو سکتا ہے جو ۶ جولائی ۱۹۶۵ء کو جنرل محمد موسیٰ نے پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف ایئر مارشل اصغر خان کو بھیجا۔

• اب جب کہ جنگی صورت حال میں کمی آگئی ہے۔ پاک آرمی اور میریٹل سے پاک فضائیہ کے افسروں اور ایلے کے ممبروں کی تعاون پر غاڑا درقدانی کے جذبات قبول کیجئے۔ ان کی پیشہ ورانہ بہارت، ہندو مسلم، فرس، شناسی اور ذاتی طرز عمل بہت زیادہ متاثر کن ہے۔

اور کچھ دسویں ڈیڑھ ٹھاکہ نے پاک فضائیہ کی عربی منصوبہ بندی پاک آرمی کی مدد کے لئے کارروائیوں کی خصوصی ذمہ داری کی شمولیت کی لازمی اہمیت کو تو میاں کر ہی دیا اور یکم جولائی ۱۹۶۵ء کو کرن کچھ میں سرکاری جنگ بندی پر عمل سے پہلے ہی اس منصوبے پر نظر ثانی کی جا چکی تھی۔ اور دن کچھ کے معرکے سے متعلق ہندوستان کے وزیر اعظم لال بہادر شاستری کے اس تبصرے سے کہ "آئندہ ہم جنگ کے لئے اپنی پسند کے مقام اور وقت کا انتخاب خود کریں گے۔" پاکستان کے دفاعی مقام پر نظر ثانی کی مزید جنگی اہمیت میں اضافہ ہو گیا تھا۔

اس نے یہ امر تعجب خیز نہیں ہے کہ جولائی کے انتقام پر جب پاک فضائیہ کے تمام پوائنٹ زمانہ امن کے معمول پر لوٹ آئے تھے ایئر اسٹاف پوری شدت سے جنگ کے خیالات میں غرق تھا۔ اس سہل پرک انڈیا جو نے والی تبدیلی کے پیش نظر بھی پاک فضائیہ کی پالیسی پر نظر ثانی مناسب تھی۔ آٹھ سال کی انتہائی اہمیت کے بعد جس کے دوران انہوں نے پاک فضائیہ کو اس کی ابتدائی حالت سے بھرپور انداز میں برہیلو سے پران چڑھتے دیکھا۔ ایئر مارشل اصغر خان جولائی ۱۹۶۵ء میں ریٹائر ہو کر اپنے بائسنین ایئر وائس مارشل فورنٹا سے جو اس وقت پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائنز کے بیننگ ڈائریکٹر تھے جہد تبدیل کرنے والے تھے۔





# جنگ کے لئے پاک فضائیہ کی صف بندی

درخان میں ایک حربی پائلٹ کی پیدائشی صفات موجود ہیں۔ اور پرواز کے دوران ہمارے انداز ان کی فطرت کا حصہ ہے۔ انہوں نے ان صفات کے علاوہ ایئر ہیڈ کوارٹر میں اپنی میز کے پیچھے بیٹھ کر شاطرن حکمت عملی اور فوجی تنظیم کے مسائل سمجھنے کی اعلیٰ صلاحیت کا مظاہرہ کیا۔

دن کچھ کے بحران کے دوران پاک فضائیہ اور انڈین ایئر فورس کو اس معرکے سے دور رکھنے کے لئے خلیج فارس معاہدے کو انہوں نے مراعات قرار دیا۔ وہ یہ سمجھنے سے قاصر تھے کہ جب پاک فوج کے جوان وطن کی آبرو کے لیے اپنی جانیں بچاؤ کر رہے ہوں اور علاقہ بھی ہاتھ سے نکل رہا ہو تو پاک فضائیہ کیوں دور کھڑی تماشہ دیکھتی ہے۔ انہوں نے شروع ہی سے اس معاہدے کی مخالفت کی۔ ان کا خیال تھا کہ اس سے پاک فضائیہ کے حوصلے پر بھی برا اثر پڑے گا۔ ان کے اس نقطہ نظر کی بنا پر پاک فوج کی زیادہ سے زیادہ مدد کا حصول فضائیہ کی تخلیق کرکے پالیسی کا اہم عنصر قرار پایا۔ انہیں جلد ہی علم ہو گیا کہ پاک آرمی اور پاک فضائیہ ملک کے دفاعی مسائل کے لیے علیحدہ علیحدہ اپنے انداز پر سرجا، جی ٹی ایس اور اس انداز فکر میں ایک دوسرے سے تعاون اور ایک دوسرے پر انحصار کو قطعی اہمیت حاصل نہیں ہے۔

یہ صاف ظاہر ہے کہ اس صورت حال کو بہتر بنانے کی کوشش میں وہ برقی فوج کی زیادہ بہتر مدد کی اس پالیسی کی توثیق کر رہے تھے جو پہلے ہی جون ۵۷ء کی غیر سرکاری جنگ بندی کے بعد ہونے والے پاک فضائیہ کے ترقیاتی مشورے میں شامل تھی۔

اس جنگ بندی سے پاکستان اور ہندوستان کے تعلقات میں کوئی بہتری پیدا نہیں ہوئی۔ اس کے بعد پاکستان نے خلیج فارس پر بحریہ ہندو کو مقبوضہ علاقہ میں بھیج کر ہندوستانی مقبوضہ کشمیر کو آزاد کرانے کا ایک بڑا منصوبہ بنایا۔ جب یہ

آگسٹ ۱۹۷۱ء میں اصرافیل نے فضائیہ کی بینہ رکھی تو اسے استحکام بخشنے کے لیے ایروائس مارشل درخان کا انتخاب ایک بہترین فیصلہ تھا۔ وہ اس وقت عمر کے پانچویں عشرے کے ابتدائی سالوں میں تھے۔ چھریسے بدن کے ساتھ ان کی پراثر شخصیت، قیادت کی ایک خوبصورت شبیہ پیش کرتی ہے۔ پاک فضائیہ کی گمان سمجھانے سے پہلے وہ چھ سال تک پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائن سے منسلک تھے۔ اور اس عرصے میں انہوں نے ایک چھوٹے سے ادارے کی طرح جہد میں مصروف پی آئی اے کو جلدی پر پہنچا کر بین الاقوامی طور پر تسلیم شدہ اعلیٰ فنی معیار بہترین خدمت اور منفعت بخش ادارے میں تبدیل کر دیا۔ اس کے ساتھ ہی مشرقی ہوابازی اور سیاحت کے اداروں کے منظم عمل کی وسیع ذمہ داریاں بھی وابستہ تھیں۔ ان اداروں میں کام کرنے سے نوزبان کو وسیع تجارتی بھرپور بھی حاصل ہوا جس نے انہیں فوجی حلقوں میں غیر معمولی دست نطری سے نوازا۔ وہ اپنی ذمہ داریوں کے لیے کچھ کم تعلیم یافتہ بھی نہ تھے۔ انہوں نے ابتدا ہی میں رائل انڈین طرزی کا کچ ڈیرہ دون سے گریجویشن کیا تھا اور دوسری جنگ عظیم میں رائل انڈین ایئر فورس کے ساتھ لڑا کا اور فوجیاء بمبار پائلٹ کی حیثیت سے جنگی خدمات انجام دیں تھیں۔

اپنے پیشرو اصرافیل کی طرح ایروائس مارشل درخان بھی کاک پٹ سے قیادت کے اصول پر یقین رکھتے ہیں۔ کئی سال تک عمل پرواز سے دور رہنے کے باوجود انہوں نے ۲۳ جولائی ۱۹۷۵ء کو پاک فضائیہ کی گمان سمجھانے کے چند دن بعد ہی اسکو اڈرن ممبر کے انتہائی پیچیدہ اشارہ فائٹراڈانا شروع کر دیے تھے۔ انہوں نے دونوں طرف کے سمیر سے نشانہ بازی کا آغاز بھی کیا اور اس وقت تک اس میں مصروف ہے جب تک کہ ٹھیک ٹھیک نشانہ لگا کر اپنے ہوابازوں کے لیے سو فیصد اسکو کی تقریباً ناممکن مثال قائم نہ کر دی۔



198

BYE BARR  
CVA 4000

ایف۔ ۱۰۲ اسے پرہیزہ محسن کہتے ہیں

ایم۔ ایف۔ ۱۰۲ اسے نورخان کہتے ہیں

ایک ایف۔ ۱۰۲ اسے نورخان کہتے ہیں

اس طرح کے دو سو تیرہ ہی ملیا ہے

لاشوں کے ساتھ ہی پرہیزہ محسن

ہوئے تھے نورخان نے ایف۔ ۱۰۲ کے

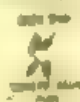
طرح کے کیا رہا ہے اس سے

شک نہ ہے انکا کوسو فیصد کامیابی

۱۹۵۰ء کی جنگ کے بعد چین سے

و سے ملک ۵۰ برس پہلے کا کام

BYE BARR  
CVA 4000





لاکھ پٹ سے قیادت کے طور پر نونان اپنے  
فوجی تجربے میں ہر ممکن اسلحہ حاصل کرنے کا حکم  
امداد رکھتے تھے انہوں نے پاک فضائیہ کے  
لاکھ بیڈ ہیکل میں ۳۰۰ سے پر آشوب  
جہاز تک لگا کر اپنے لئے بری فوج کا پیرا روپ  
ونگ حاصل کر لیا۔ پہلی جہاز تک سے پہلے  
آرمی کا انٹر کمران کی براشورٹ ویک کر رہا ہے۔

نونان ائر بیڈ کو انڈیا میں اپنا آدمی پیرا روپ  
ونگ وصول کر رہے ہیں۔ اس سے ان کی  
زیر قیادت پاک فضائیہ کے بری فوج سے  
قریبی رابطہ کا اظہار ہوتا ہے۔





بھیجنے کا یہ منصوبہ اس وقت کے وزیر خارجہ ذوالفقار علی بھٹو کی اس یقین دہانی پر مبنی تھا کہ کشمیر میں جنگ صرف کشمیر تک ہی محدود رہے گی جو متنازعہ علاقہ ہے۔ اور یہ پاکستان اور ہندوستان کے درمیان علی جنگ کی صورت اختیار نہیں کرے گی۔ ایئر مارشل نور خان کو یقین تھا کہ اس کے نتیجے میں ہندوستان بین الاقوامی سرحدوں پر حملہ کرے گا۔ آنے والے تھام کے پیش نظر انہوں نے فوراً پاک فضائیہ کے جنگی منصوبے پر نظر ثانی کا کام شروع کر دیا۔

پاک فضائیہ کی کمان سونپتے وقت ایئر مارشل نور خان کو کشمیر سے متعلق فوج کے منصوبے کے بارے میں کوئی معلومات فراہم نہیں کی گئیں۔ فوجی نقل و حرکت کے بارے میں انہوں نے سننے کے بعد انہوں نے فوراً کشمیر کے جی اوسی جنرل ملک سے ملاقات کا انتخاب کیا۔ جنرل ملک ہی خفیہ دستے بھیجنے والے منصوبے پر عمل درآمد کے ذمہ دار تھے۔ کانڈرا چیف نور خان ایک سہ ماہی ۲۷ میں راولپنڈی پہنچے اور پھر پاک فضائیہ اور پاک آرمی کے درمیان رابطہ قائم کرنے کے لیے آرمی کے ہیل کاپٹر میں مری پہنچ گئے۔ تقریباً اٹھ ہزار چھپا مار اور باقاعدہ فوجی دستے خفیہ طور پر کشمیر بھیجنے کے اس تجربہ مند منصوبے پر تبادلہ خیال کے دوران علم ہوا کہ اس میں پاک فضائیہ کی شرکت پر غور نہیں کیا گیا۔ لیکن ایئر مارشل نور خان نے فوراً لوک ہیڈ - سی - ۱۳۰ ٹرانسپورٹ طیاروں کی پیش کش کر دی۔ کیونکہ وہ سمجھتے تھے کہ اتنا بڑا کام فوج کے جنگی طیاروں اور ہیل کاپٹروں کی صلاحیت سے بلا تر ہے۔ جنرل ملک صرف فوجی فضائیہ ونگ ہی کے بارے میں سوچتے تھے۔ بڑا ہیڈ کوارٹر واپس آکر کانڈرا چیف نے ٹرانسپورٹ اسکواڈن کانڈرا کو حکم دیا کہ کشمیر کے پہاڑوں پر اس مشکل کام کے لیے ضروری آزمائشیں تیاریاں کی جائیں۔ ایسی پروازوں کا سرخ ہٹے ہی ہندوستان کی طرف سے پاک فضائیہ کے ہوائی اڈوں پر جوابی حملے کا سلسلہ شروع ہو سکتا تھا۔ اس لیے کانڈرا چیف نے فوجی نقل و حمل کی طرف پروازوں کو رست کی تاریکی میں چھپا کر بھیجنے کا فیصلہ کیا۔

فوجی منصوبے سے واقف ہونے کے بعد نور خان کو یہ سمجھنا تھا کہ پاک فضائیہ کی طرف سے آنے والے تھام میں زیادہ مؤثر کردار ادا کر سکتی ہے۔ اس بارے میں جنرل نے جنرل موسیٰ کو اطلاع دی کہ جیسے ہی پاکستانی چھاپہ مار کشمیر میں جنگ بندی کاٹ پڑ کریں گے۔ پاکستان پر ہندوستان کا حملہ بالکل یقینی ہو جائے گا۔

اس وقت پاک فضائیہ کا جنگی منصوبہ ۱۹۶۲ء میں ہندوستان کے جنگی مقاصد کے تجزیے پر مبنی تھا۔ پاک فضائیہ اسی تجزیے پر اعتماد کر رہی تھی اور اسی کے مطابق اس نے انڈین ایئر فورس کی ترجیحات کا اندازہ کیا تھا جو حسب ذیل ہیں۔

(ا) پاک فضائیہ کو تیزی سے غیر مؤثر کرنا۔

(ب) ریل و وسائل کے اہم ذرائع کو تباہ کرنا۔

(پ) پاکستان کی جنگی تیاریوں کے وسائل تباہ کرنا  
ان مقاصد کے مطابق ہندوستانی فضائیہ کے لیے اہم ہدف کچھ اس طرح تھے۔

(۱) سرگودھا کا ہوائی اڈہ اور سیکرہ اس کا رڈ اسٹیشن۔

(۲) ماری پور (کراچی) کا ہوائی اڈہ اور بدین میں اس کا رڈ اسٹیشن۔

(۳) دھاکہ میں فضائیہ کا ہوائی اڈہ اور اس کا موبائل رڈ اسٹیشن۔

(۴) کراچی اور راولپنڈی (چکوالہ) کا شہری ہوائی اڈہ۔

(۵) صنعتی ٹھکانے مثلاً کراچی کی بندرگاہ۔ جنوب میں تیل کے ذخیرے

والہ آرڈیننس فیکٹری، الیکٹرانک راولپنڈی اور پشاور میں بیروں کے ذخیرے؛

ہندوستانی فضائیہ کے مقابلے میں نسبتاً مختصر ہونے کی بنا پر پاک فضائیہ اچانک ضرب کو برداشت ہی نہیں کر سکتی تھی۔ اس لیے منصوبہ یہ بنایا گیا کہ جہاں ٹھک وسائل اجازت دیں پاک فضائیہ کو ہر وقت اعلیٰ درجے کی عملی کارروائی کے لیے مستعد رہنا چاہیے۔ یہ بھی اندازہ تھا کہ پاک فضائیہ دشمن پر ضرب لگانے میں پہل نہیں کرے گی۔ اس کا بنیادی کام پاکستان کا فضائی دفاع ہو گا۔

ایئر مارشل مسفر خان کا کہنا تھا کہ برقی فوج کے لیے پاک فضائیہ کوئی مدد فراہم نہیں کرے گی۔ زیادہ سے زیادہ یہی کیا جاسکتا ہے کہ انڈین ایئر فورس کے طیاروں کو پیچھے دھکیلنے کی کوشش کی جائے۔

برقی فوج کی فوری امداد کے لیے مخصوص کیے جانے والے کچھ سپر طیاروں کے علاوہ ۲۹ جون ۱۹۶۵ء کو سنے سرے سے مرتب کیا جانے والا "جنگی مستعدی کا منصوبہ" کسی بڑی تبدیلی کے بغیر ۱۹۶۲ء کے منصوبے ہی پر مبنی تھا۔ ایئر مارشل مسفر خان کی طرف سے منصوبے کی تشکیل کے لیے بنائی جانے والی کمیٹی کو کچھ سیاسی حادثات کی بنیاد پر کام کرنے کی ہدایت کی گئی تھی۔ اور کمیٹی کے نتائج اس طرح تھے کہ تھام کا آغاز طویل عرصے سے موجود مسد کشمیر ہی سے ہو گا اور پاکستان کی اصل جنگ سابق معزلی پنجاب کے علاقے ہی میں لڑی جائے گی۔ پاک فضائیہ کے اس اہم منصوبے پر اختلاف تھا کہ ہندوستان کے منتخب اہم اڈوں پر ضرب لگا کر انہیں غیر مؤثر بنا دیا جائے تاکہ ہندوستانی فضائیہ کی عوامی برتری کو کم کر کے پاک فضائیہ کی بقا کا امکان بڑھایا جاسکے اور فضا میں ہندوستانی فضائیہ کی برتری ختم کی جاسکے اور ساتھ ہی بڑی جنگ میں ہندوستانی فضائیہ کو آزادی سے مداخلت کرنے سے روکا جاسکے۔

اگر منصوبے پر نظر ثانی کرنے اور اسے نئے سرے سے مرتب کرنے کے لیے نور خان نے گروپ کیپٹن ایف ایس حسین کی قیادت میں سینیئر افسروں کی ایک کمیٹی قائم کی۔ اس کمیٹی کا کام ان بنیادوں پر سفارشات مرتب



کرنا تھا کہ

”کس طرح ہوائی اڈوں کے تحفظ کو برقرار رکھتے ہوئے فوجی کارروائی کے مرکزی علاقے میں فضائی برتری حاصل کی جاسکتی ہے تاکہ ہندوستانی فضائیہ کو انڈین آرمی کی امداد سے باز رکھتے ہوئے پاک آرمی کو زیادہ سے زیادہ مدد فراہم کر کے برمی جنگ پر اثر ڈالا جاسکے؟“

کئی کوجن اہم نکات پر غور کر کے سفارشات مرتب کرنی تھیں۔ وہ حسب ذیل ہیں۔

- (۱) فضائی جنگ میں برتری حاصل کرنے کا منصوبہ مرتب کرتے وقت یہ سمجھ لیا جائے کہ اصل جنگ کا مرکز کشمیر اور دبئی سے تیج کا درمیان علاقہ ہوگا۔
- (ب) ہندوستانی فضائیہ کی مدد کی برتری کو کس طرح غیر مؤثر بنایا جائے۔
- (پ) کم سے کم کوشش کے ساتھ اپنے فضائی اڈوں کا مؤثر دفاع کس طرح یقینی بنایا جائے؟

(ج) تعداد کے مرکزی علاقے میں بری فوج کے لیے فضائیہ کی امدادی کارروائی کے طریقے وضع کیے جائیں۔

- (د) پاک فضائیہ کے صعب قل کے لیباروں اور علیے کے استعمال کے بغیر دشمن کو زیادہ سے زیادہ ہزاساں کرنے کے لیے تیار ترین ترتیب کی جائیں۔
- (ن) دشمن کو اچانک جائینے اور چلنے کے طریقے تیز کیے جائیں اور
- (م) فوجی نقل و حمل کے منصوبوں اور علی جنگی کارروائی میں ہم آہنگی کو ایک امر یقینی بنایا جائے۔

ہندوستان کے امدادی ہوائی اڈوں پر قبضے کے لیے منصوبہ کئے گئے۔ اسے برمی جنگ کو فوجوں کے نیچے دو ڈھابے ایک اور غیر متحرک گن سے ایس کیا گیا اس کا مطلب یہ تھا کہ انڈین آرمی کا استعمال نہیں کی جاسکتا۔ ۱۹۶۵ء میں جہازوں کی خدمت میں صدف کے ساتھ مغربی پاکستان میں یزطرزاس کے نیچے ہونے والے میں بھارتی ایک صافائی برمی جنگ کا جو

ہندوستانی فضائیہ کا سامنا کرنے کے منصوبے میں گماڑہ انجینئر اور پاک فضائیہ کے منصوبہ سازوں کو تین اہم مسئلوں کا سامنا تھا۔ پہلا مسئلہ پاک فضائیہ اور انڈین ایئر فورس کے درمیان مددی طاقت کا وسیع فرق تھا جس کی تفصیل پتے بیان کی جا چکی ہے۔ دوسری اہم مسئلہ کارروائی کے قابل صعب اقل کے ہوائی اڈوں کی سنگین قلت تھی۔ مغربی پاکستان کی نسبتاً تنگ جغرافیائی پٹی میں شمال میں پشاور اور سرگودھا تھے۔ جھکڑ اور ساہیو کے ٹرانسپورٹ اور ترقی پرواز کے ہوائی اڈے صرف لڑاکا جیٹ طیاروں کے استعمال میں آنے کے قابل تھے۔ جنوب میں ماری پور — کوٹہ اور سمٹلی جیسے عقبی ہوائی اڈوں سے صرف دور تک پرواز کے قابل مثلاً بی۔ ۷ جیسے طیارے ہی پرواز کر سکتے تھے۔

مشرقی پاکستان میں ڈھاکہ (تیج گاؤں) پر صرف ایک فوجی ہوائی اڈہ دستیاب تھا۔ مناسب تعداد میں ہوائی اڈوں کی عدم موجودگی سے پاک فضائیہ کے لیباروں کو حفاظت کی خاطر مختلف اڈوں پر منتشر کرنے میں وقت کا سامنا تھا اور اس وجہ سے انڈین ایئر فورس کو کاری ضرب لگانے میں آسانی تھی۔ پاک فضائیہ کے پاس مؤثر کارروائی کے لیے مناسب پاک کا فقدان تھا۔

پاک فضائیہ کی کئی سہولتوں کے لیے چند نو جوانوں نے کھیر میں جنگ بندی لائن پار کرنے والے پاک آدمی کے ہاتھ بٹ اور بھٹنا بعد دستوں کے سلا۔ سردار جم کرنے کی غرض سے فاک بینڈ کروٹس ٹراسیوٹ لٹا دیں۔ رتس اپنی بیوی سے فوری کی پیش کش کی۔ فہرہ اسکولوں کے کسی۔ ۱۰۰۰ فیلڈ میں کے جہازوں نے تو ہم مرا میں گھلت اور سکرو جیسے عادات برقرار رہیں۔ ہمدے بہانوں کے دیان کاروانوں کا فاسا قرہ۔ ماس کرناضہ یہ تصویر میں غرقہ ۵۵ فاک ہینڈ ۱۰۰-۳۸۲ بی پچھلے ہی آئی اس کے زیر استعمال تھا لیکن بعد میں پاک فضائیہ کو لبر رو گی۔ ۱۹۶۰ میں۔ حیرہ قرقرم کے علاقے میں کاروانی کے صدر میں کرناہ ہو گیا۔

64145



### ذیل فیصلے کے۔

اس کے مقابلے میں ہندوستانی فضائیہ کے پاس مغربی اور مشرقی پاکستان کی سرحدوں کے طرف حدود جن سے زائد ہوائی اڈے موجود تھے۔ ان اڈوں پر ہندوستانی فضائیہ کی ۵۰ فیصد طاقت موجود تھی۔ ان میں تقریباً نصف ہوائی اڈے کے قریب تھے کہ ان پر سے نیچے پہاڑ کے ساتھ پاکستان پر آسانی سے حملہ کیا جاسکتا تھا۔ دوسرا ڈاکٹر شین کے زیر کنٹرول پشما کوٹ، آدم پراور ہلاڑہ کے لاپیسس سے ایسا ٹنٹ بنتا ہے جس کا زون یہ لاہور جیسے اہم شہر سے صرف ۱۰ میل کے فاصلے پر ہندوستانی سرحد کے اندر قائم ہوتا ہے۔ علاوہ پاک فضائیہ کے مغربی منصوبے میں بہت سے ہوائی اڈے اور ڈاکٹر اسٹیشن مثلاً شمال میں سری نگر، دہلی ہند میں انبالہ اور جنوب میں جام نگر شامل تھے۔ مگر پاک فضائیہ سے سب سے پہلے مغربی پاکستان کی سرحد پر امرتسر کا بیلیس کو ٹھکانے لگانے کا فیصلہ کیا۔ مشرقی پاکستان میں پاک فضائیہ کا سب سے اہم ہدف اٹلین ایئر فوریس کا اڈہ کانا کنڈ تھا جو ہائی ڈرو گرو، بارک پور اور باسی مارا جیسے ہوائی اڈوں سے گھرا ہوا تھا۔

خیر مندیہ تھا کہ ٹیل میں پاک فضائیہ کی دفاعی اور لڑاکا طیاروں کی رورینوں سے یہ رہنمائی کا سارا کام بیکسر کے پیشگی اطلاع ٹیٹ والے مرکزی ڈاکٹر تھا۔ جبکہ جنوب میں اس قسم کی سہولت بدین میں دستیاب تھی۔ ان مراکز کو نقصان پہنچنے یا ان کی تباہی کی صورت میں پاک فضائیہ کے پاس سہلے کے لیے کوئی متبادل آلات بھی نہیں تھے۔

منظور ساز کشیش کی سفارشات کے بعد امیر وائس مارشل نے سب

۱) پاک فضائیہ کی قوت کو سرگودھا اور پشاور کے علاقے میں جمع کر کے کراچی کے دفاع کے لیے صرف ایک اسکواڈرن رکھا جائے۔

۲) (ب) فضائی برتری کی جنگ سرگودھا کے ہوائی اڈے کے دفاع کی شکل میں لڑی جائے تاکہ مصروف میں زیادہ سے زیادہ بجیت، مرکزی ہوائی اڈے اور بیکسر کے راڈر کا دفاع بھی کیا جاسکے اور بری جنگ کے وسیع علاقے پر فضائی تسلط بھی قائم رہے

۳) (ب) اگر ممکن ہو تو تمام کے آغاز پر ہی ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر بمباری کر کے زیادہ سے زیادہ ہندوستانی طیاروں کو زمین ہی پر تباہ کر دیا جائے۔ (انڈین تھا کہ اس کا بروائی کے جواب میں ہندوستانی فضائیہ سرگودھا کے اڈے پر بمباری کرے گی۔ جہاں ایف ۴، اسٹار فائٹر اور سائڈ وینڈر سے بیس سیر طیاروں کی مشترکہ کارروائی سے حملہ آوریں کو ٹھکانے لگانے کا اخطار تھا۔ راج جنگ شروع ہوتے ہی ۱۰ یوم آغاز تک پہلی رات ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں، طیاروں، عملے اور اڈوں کی دیگر سہولتوں کو تباہ کرنے کے لیے کانٹرو استعمال کیے جائیں۔

۴) (ج) برطانیہ سے کی روزانہ کاروائیوں کو دوگنا کر دیا جائے تاکہ اٹلین ایئر فوریس کے مقابلے میں پاک فضائیہ کی عددی کمزوری کا اثر کم کیا جاسکے

۵) (د) عربی ششی پرواز فضا سے فضا میں مار کرنے والے سائڈ وینڈر میزائل



سے نہیں ایک ایف ۱۱۱ اشارہ فائر اور اسی میزائل سے سب سے پہلے دو عدد میسر  
ایف ۸۶ طیاروں پر مشتمل ہو۔

(ڈ) جب اقتصاد نامگزیر ہو جائے تو اچانک حملوں کے خلاف  
فضائی دفاع کے تمام حفاظتی اقدام کو سرگرم عمل رکھا جائے۔

(ک) برقی فوج کی قریبی مدد کے لیے ایک اسکوڈرن لازمی طور پر  
فراہم کیا جائے۔

(گ) ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر ایک بمبار طیارے سے ساری  
رات بار بار حملے کر کے دشمن کو ہراساں رکھا جائے تاکہ دشمن کے تمام  
ہوائی اڈوں کو ساری رات چوکس حالت میں گزارنے پر مجبور ہونا پڑے  
(ان) دشمن کی برقی فوج کو ہراساں کرنے کے لیے رات کے وقت  
سڑکوں، ریڑھے مواصلات اور فوجوں کے اجتماع پر حملوں کے لیے  
ترقیاتی اور غیر حربی طیارے استعمال کیے جائیں۔

یہ تمام نیکیاں برکت ہیں کہ ایڈوائس مارشل نور خان تمام ممکنہ وسائل  
کی مدد سے ہندوستانی فضائیہ کو زمین پر ہی معذور کر دینے کے مقصد کو منہ پھیر  
اہمیت دے رہے تھے۔ اور اگر اس پر عمل نہ ہو سکے تو انہوں نے اس علاقے  
میں جنگ لڑنے کا منصوبہ بنایا جو پاک فضائیہ اور برقی فوج کے لیے اہم ترین  
علاقہ تھا اور جہاں وہ اپنی تمام تر قوت جمع کر سکتے تھے۔ اب تک مرتب  
کیے جانے والے پاک فضائیہ کے منصوبوں میں برقی فوج کی مدد کے سوال کو  
نظر انداز کرنے پر انہیں بڑی تشویش تھی۔ اس کے حل کے لیے ان کی کاوش  
اور وسائل کی فراہمی سے ظاہر ہوتا ہے کہ انہیں اسپن کی خاد جیٹی کے وقت  
سے برقی لوازمات پر فضائی قوت سے مرتب ہونے والے اثرات کی اہمیت  
کا پوری شدت سے احساس تھا۔

اس منصوبے کی تدوین اور اس سے متعلق اہم فیصلوں کے بعد آپریشنل  
اشراف نے اس کی تفصیلات طے کرنا شروع کر دیں۔ لیکن دو اہم مسائل  
محمّد قزوین کے طالب تھے۔ ایک مسئلہ فضائیہ کے وسائل کو فضائی دفاع  
جارجاہ حملوں اور برقی فوج کی مدد کی ضروریات کے مطابق تقسیم کرنا تھا۔ اور  
دوسرا مسئلہ ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر حملے کے وقت کا تعین تھا۔

اگر عددی برتری حاصل ہو تو فضا میں موجود دستہ دشمن کے اڈوں پر  
طوع آفتاب کے وقت سے حملہ شروع کر کے سارا دن دشمن کو زیادہ سے  
زیادہ نقصان پہنچانے کا سلسلہ جاری رکھ سکتا ہے۔ لیکن پاک فضائیہ کی عددی  
قوت اس ابتدائی کارروائی کے سینا کافی تھی۔ اس قوت سے دشمن کو بھاری  
نقصان پہنچا کر اس کے فوری جوابی حملے کو روکا نہیں جاسکتا تھا۔

نماز مغرب یا زیادہ واضح الفاظ میں کہا جائے تو غروب آفتاب سے  
صرف پندرہ منٹ بعد کا وقت جنگ کے آغاز کے پہلے دن کے لیے دشمن

کے اڈوں پر حملے کا وقت مقرر کیا گیا۔

اس طرح حملے کے بعد رات کی تاریکی کی وجہ سے دشمن کے فوری جوابی  
حملے کا خطرہ کم ہو جائے گا۔ اور چرباری پور کے بی ۷ طیاروں کو رات کے  
دوران دشمن کو ہراساں کرنے والی ہم کا دباؤ بڑھانے کے لیے وقت بھی مل جائے  
گا۔ اگلی صبح کو ہونے والے متوقع جوابی حملے کا مقابلہ کرنے کے لیے فضائی دفاع  
کے اختیارات مکمل کرنے کا وقت بھی دستیاب ہو گا۔ اور سڑاٹک فورسز بھی  
طوع آفتاب سے پندرہ منٹ پہلے یعنی طے شدہ ٹائم اون مارکیٹ کے مطابق  
حملے کا سلسلہ جاری رکھنے کے لیے تیار ہو سکے گی کیونکہ مشرقی پاکستان میں سورج جد  
غروب ہوتا ہے۔ اس لیے کالانی گٹھ پر حملے کا وقت دوسرے دن طلوع  
آفتاب مقرر کیا گیا تاکہ مشرقی پاکستان میں حملے کے آغاز سے پہلے مغربی پاکستان  
میں حملوں کی اطلاع ہندوستانی فضائیہ کو پہلے سے مل سکے۔

اس صورت حال کی روشنی میں صرف تفصیلات طے کرنے کے لیے  
مزید منصوبہ بندی کی ضرورت تھی۔ لیکن اس وقت پاک فضائیہ کے پاس صرف سیر  
ہی ملاکا۔ بمبار طیارے تھے اس لیے پورا منصوبہ ایف ۷ کی خصوصیات کو سامنے  
رکھ کر ہی مرتب کیا جاسکتا تھا۔ پاک فضائیہ نے تفصیلات طے کرتے وقت  
ہر مدد کے لیے بارہ طیارے مخصوص کیے اور انہیں تین سیکشنوں میں تقسیم کیا  
گیا۔ ان کو چار یا پانچ منٹ کے وقفے سے اپنے بازوؤں کے نیچے لگے ہوئے  
راکٹ اور عشاریہ پانچ پانچ کی نالی والی مشین گن سے گولیاں چونی تھیں نیز  
بجڑے سے یہ بات سامنے آئی کہ اگر سیر طیاروں کو فاضل ٹینک مل جائے  
کی اجازت دی جائے تو متعین فاصلے کے اندر دھڑکے میں مزید سرگرمی دکھانے  
کا موقع مل جائے گا اور ایک طیارہ دو بار جھپٹ کر وار کر سکے گا۔ یہ صورت حال  
اس سے تھی کہ پاک فضائیہ کا ہوائی اڈہ سرگودھا، ہندوستانی سرحد سے قریب  
ترین ہونے کے باوجود بھی اس سے ۱۳ میل دور تھا۔ اس کا مطلب یہ تھا کہ  
راکٹوں کے استعمال کا سوال ہی نہیں تھا۔ اور یہ بات بھی تھی کہ راکٹوں کے مقابلے  
میں میسر کی چھ مشین گنیں زیادہ صحیح نشانہ لگاتی ہیں۔

آخری حل طلب مسئلہ یہ تھا کہ مختلف ٹھکانوں پر حملوں کے لیے پاک  
فضائیہ کی سڑاٹک فورسز کو ایک ہی وقت میں ہندوستانی سرحد پر کرنی چاہیے  
یا ان ٹھکانوں پر سب کو ایک ہی ساعت پر پہنچنا چاہیے۔ یہ تو ظاہر تھا کہ  
کہ جیسے ہی پاکستانی طیارے ہندوستان کی سرحد پر کریں گے انڈین ایئر فورس  
کو ان کی تباہ کار ہو جائے گا۔ لیکن اس خدشے کے باوجود پاک فضائیہ نے  
ایک ہی وقت میں سرحد پر کرنے کا فیصلہ کیا اور یہ طے کر لیا کہ ٹھکانوں پر  
حملے کا وقت مختلف ہو سکتا ہے اور وقت کے تعین کا یہ مسئلہ آئندہ انما لگنے  
والے واقعات پر گہرے اثر کا باعث بنا۔

# کشمیر میں طبل جنگ

عظیم سسڈ ہلڈ کے مغربی سوسے پر جہاں کہ قرار ہے ہمیں نذر چھ سوساٹھ فٹ بلند چوٹی مانگا پر بت سرائٹھانے کڑی ہے۔ بھاری مسلم اکثریت ملی یا ست جوں کثیر واقف ہے جو کشمیر کے وقت سے ہندوستان اور پاکستان کے درمیان نام کا اٹھ بی بی ہوئی ہے۔ کٹھن بھارت کے طراب کی تکمیل کے لیے کشمیر کے کل دوست پر قبضہ غلہ ہند کا طرہ کی کٹی کا ایک دیرینہ فیصلہ ہے لیکن آج کل ملی ریاست کے دو تہائی حصے پر قبضے کے باوجود ہندوستان کے پاکستان سے کسی تعداد جو بچے ہیں۔ اور جب ۱۹۶۵ء کی جنگ سے پہلے یہ الزام لگایا گیا کہ پاکستان ہندوستان کی مقبوضہ کشمیر میں گڑبڑ پیدا نہ ہے۔ تو صدر پاکستان نے کہا:

”ہم اس سے زیادہ کچھ نہیں کر سکتے جس کا ہم پہلے وعدہ کر چکے ہیں اور وہ یہ کہ ہم کشمیری عوام کے حق خود ارادیت کے حصول کی جدوجہد میں ان کی حمایت کریں گے۔“

اگر ہندوستان کی زیر نگرانی ہونے والے استغراب اس کے طویل عرصہ سے اختلاف بوریا تھا لیکن اس کی کوئی توقع نہیں تھی اور اگست ۱۹۶۵ء میں مقبوضہ کشمیر کے مہلوں میں سب سے جینی بڑھنے لگی کشمیر میں احتجاج کی ایک لہر جو ۳۲ء میں ہونے مبارک کی جوری تھی۔ اور ۷ جوری ۱۹۶۵ء کو قافلہ ہونے والی جنگ بندی لان کے تیار ہوا لوگوں کی آزادانہ نقل و حرکت میں رکاوٹ بنی کشمیر میں مہمان کا ہمت بنی جنگ بندی لان کے تیار آزاد پاکستانی کشمیر سے نقل و حرکت پر ہندوستان کی اسٹریٹجس کچھ جو بھی نہ تھی۔

۱۵ اگست سے جڑی تعداد میں مجاہدین آج کل کو پاکستان میں حریت پسند کہا جاتا ہے) مقبوضہ میں داخل ہو کر ہندوستانی فوجی پر کمزور پہلنی آؤں اور (بی قافلوں کے خلاف تیزی سے انقلابی جہاد مار کا زونیاں متحرک کرنے

میں مصروف تھے۔

ان حریت پسندوں کی قیادت پاک فوج کے باضابطہ حملے کے راہگیر کر جاتے تھے اور ان سرگرمیوں کی شدت اس سے ظاہر ہے کہ ۹ اگست سے ۱۶ ستمبر ۱۹۶۵ء تک ان تھاپہ ماروں میں سے ۵ ہزار ۲ سو ۹۱ افراد کا آٹے جب تک ۱۹۶۵ء کی پوری جنگ میں شہید ہونے والے پاکستانی فوجیوں کی کل تعداد ۹ ہزار ۹ سو ۷۱ تھی۔

ایک آرمی نے یکم ستمبر کو کشمیر کے کھنڈر سیکٹر میں جہاں حملے کا منصوبہ بنایا تھا۔ اس مہم سے پہلے ہی اسی کو اطلاع کر دیا گیا تھا کہ انہیں دشمن صورت حال کے علاوہ پاک فضائیہ سے کسی مدد کی توقع نہیں رکھنی چاہیے۔ اس وقت پاک فضائیہ کی پالیسی یہ تھی کہ انڈین ایئر فورس کو فضائی جنگ میں زیادہ سے زیادہ الجھا دیا جائے تاکہ وہ بری جنگ میں مداخلت نہ کر سکے۔ لیکن پاک بری فوج نے اس امکان کو تسلیم کر لیا تھا کہ اس کے دستوں کو ہندوستانی فوج کے ساتھ ساتھ ہندوستانی فضائیہ سے بھی لڑنا پڑے گا۔

اسی دوران نور خان یہ واضح کرنے کے لیے فکر مند تھے کہ پاک فضائیہ فوجی صورت حال کو بہتر بنانے کے لیے زیادہ مؤثر کاراواں کر سکتی ہے اور اس کے ساتھ ہی بری فوج سے رابطہ اور تعاون بھی جٹھا سکتی ہے۔ کشمیر کی جنگ بندی لان کے دوسری طرف حریت پسندوں کو فضا سے رسد بہم پہنچانے کے لیے پاک فضائیہ سے بری فوج کی درخواست نور خان کو بروقت مل گئی۔

پاک آرمی کشمیر کے اس پہاڑی خطے میں فزاجنی رسد کے لیے پہلی کاپٹر اور ہتھیار استعمال کرنے پر غور کر رہی تھی۔ نور خان نے اندازہ لگایا کہ بری فوج کے پہلی کاپٹر اور ہتھیار زیادہ وزن سے جانے کے قابل نہیں ہیں اس لیے انہوں نے کشمیر میں مہافوس کو رسد فراہم کرنے کے لیے چپکالا کے

اسکو ڈرن ہنر کے پانچ قیمتی لاک ہبیڈ سی ۱۳ ہر کوئیس ہیاڑوں کو پابند کر دیا۔ لیکن اس فیصلے کے ساتھ کئی بڑی مشکلات بھی وابستہ تھیں۔ ۲۰۰ ہجرت تک ہندو بالا پہاڑوں سے گھرب ہوئے اس علاقے میں یہ پچھتہ آئن وزنی طیارے کو زمین مقام پر رسد گرائٹ کے لیے پہلے زمین سے چند سو فٹ تک نیچے ڈال کر مشکل کام تھا۔ پھر موسم کی خرابی اور دشمن کے فوجی علاقے سے محفوظ رہنے کے مسائل بھی درپیش تھے۔ اس کے ساتھ ہی دشمن کے فضائی ور زینی دن ذرائع بھی ان لاکھڑاتے ہونے غیر مسلح طیاروں کے خلاف استعمال ہو سکتے تھے۔ اس لیے جنگ بندی لائن کے اس پار دن کے وقت فراہمی رسد کا سوال ہی پیدا نہ ہوتا تھا اور دنیا کے ہندو ترین پہاڑوں کے درمیان راست کے اندر سے اس مشکل کام کو نبھانا بھی اتنا ہی ناممکن نظر آتا تھا۔

پاک آرمی میں عام طور پر اسی انداز سے پاجا جاتا تھا۔ مگر پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف کے لیے ناممکن کوئی پسندیدہ اصطلاح نہیں۔ یہ مرضی اتفاق تھا۔ اس وقت راولپنڈی میں سی ۱۳۰ ونگ کی کمان ونگ کمانڈر راجل رورپ کپٹن ازاد بٹ کر رہتے تھے جنہوں نے اپنے فرائض کے نیک کامیاب اور عمدہ فرائض کے نامہ دن پہاڑوں کے درمیان دیا ہے۔ منہ کی وادی میں دس ہزار فٹ کی بلندی پر ڈھلکس سی ۱۳۰ اور برٹش فریڈ اڑتے ہوئے گزرتا تھا۔ زاہد بٹ غیر سرکاری طور پر ان پہاڑوں کے ویرانہ میں پرواز کے تجربے کر رہے تھے۔ ان کے اس تجربے کے نتیجے میں سی ۱۳۰ بی کی پھول اہل ناک میں لے لی این ۵۹ بی مشہور موسمیاتی رادار نصب کر کے مذہبی پرواز کو کامیاب بنایا جاسکتا تھا۔ حالانکہ یہ رڈ زمین کا نقشہ تھانے کے لیے نہیں بنایا گیا مگر اس سے پہاڑ کی چوٹیوں، ٹھٹھوں، جھیل اور دیو دیہ کے وقوع کا تعین کیا جاسکتا ہے۔

ہندو بالا پہاڑوں کی چوٹیوں کے درمیان بکتر ونگ آلات کی مدد سے انہیں پن کے ساتھ نیچے آنا ایک نیا اور انقلابی خیال تھا اور اس کے نتیجے میں عربی پروازوں کی داستانوں میں ایک ایسی کہانی کا اضافہ ہو گیا جس کے تصور سے ریڑھ کی ہڈی میں خوف کی ہیروڈز جانی ہے۔ گروپ کپٹن بٹ لے

یاد کرتے ہوئے بتاتے ہیں۔

”میں کسی کو مطلع کے بغیر اپنے آپ ہی ان خطوط پر تجربات کر رہا تھا۔ ایروائس مارشل نورمان کے عہدہ سنبھالنے سے قبل ٹرانسپورٹ فیلڈ کو غیر معمولی طریقے پر ڈالنے کی چند حرکتوں کی بنا پر مجھے کئی بار جھڑپیں سنا پڑیں۔ میں نے یہ طریقہ دکھا دیا کہ سی ۱۳۰ کے نیوی گیشن کے ذرائع آلات اور کسکی رڈار کے ایک خصوصی اشتراک کے ساتھ آپ کسی خارجی حوالے کے بغیر عیار سے کو قسمی غوی معنی میں راہ پر لگا سکیں۔ میں اپنے ایک نیوی گٹر کے ساتھ برٹش فوٹو کی پرواز سے سکائی گرنے کی کارروائی کے دوران رادار اور ڈوڈ پر آلات پر اس کی ہدایت کی وضاحت دیکھ کر سچ رہیں سے دوسرا پانچ سو فٹ پر پہنچے۔ مگر اس کی مشق کرنا پڑا۔“

رادار کی ایک مشکل یہ تھی کہ گروپ کا ریز ۴۵۰۰ ریسے سے زیادہ ہوا تو براہ ملک جاسے گا۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ اگر رادار پرواز بہت ننگ ہو تو آپ عکس سے غروم ہو جائیں گے۔ بین تربیت کے سے میں کشمیر میں وادی شندھ کے حدود رادار ملاتے کے آخری سرے پر واقع گھٹ سلفا میں بلند ہوتا اور پہلے نیوی گٹر کی ہدایت کے مطابق کاک پٹ میں اپنا سر جھکاتے ہوئے عیار سے کے بارڈوں کو کن روں سے ہوا کو دیکھ سکتے ہیں۔ وہ سو فٹ کی بلندی پر ناگاہ پر بٹ کی صحت پرواز کرتا۔ سامان گرانے کے لیے جاری بلندی کی سب معمول مدایک ہزار فٹ کے ٹک جگ سے لیکن میں ہدایت تھا کہ اس ٹک پر اپنا تھوڑا مگر ہے۔ ہم نے سارا کام ٹیکہ دن سنبھا۔ صرف اتنا ہوا کہ چند بار جب راستہ درست کرنے کے لیے نیوی گیشن کی ہدایت میں ذریعہ، غیر درست ہوتی تو ہمارا رادار حرکت کرتا۔ ہم نے یہ سب کچھ اپنے ٹک ہی محدود رکھ کر اس سلسلے میں بیرونی کو کوئی اطلاع نہیں دی۔“

”اگلا قدم یہ تھا کہ اس مشق کو رات کے وقت دہرایا جائے۔ میں نے اپنے گروپ کپٹن بعد میں ایئر کوڈ (ایئر ک ہال کی باقائدہ اہانت کے ساتھ یہ کام انجام دیا۔ فضا میں بلند ہونے کے بعد میں رادار کے مدد سے



۱۹۶۳ کے بعد امریکی خفیہ کارروائی رادار کے تحت پاک فضائیہ کو خطہ مدد خدمت درجن لاک ہبیڈ سی ۱۳۰ بی سے ہنر اسکو ڈرن کو پس کیا گیا تھا۔ فوجیان کی طرف سے حمایت پسندوں کو فراہمی رسد کی پیش کش کے ساتھ ہی یہ طیارے کشمیر کی ہم کے آغاز سے ہی سرگرم محسوس ہو گئے۔

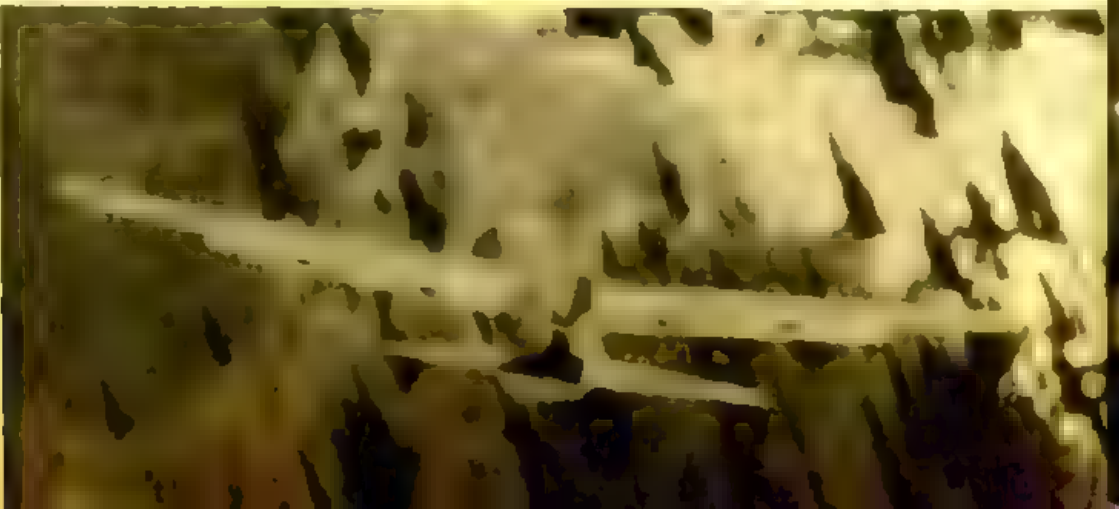


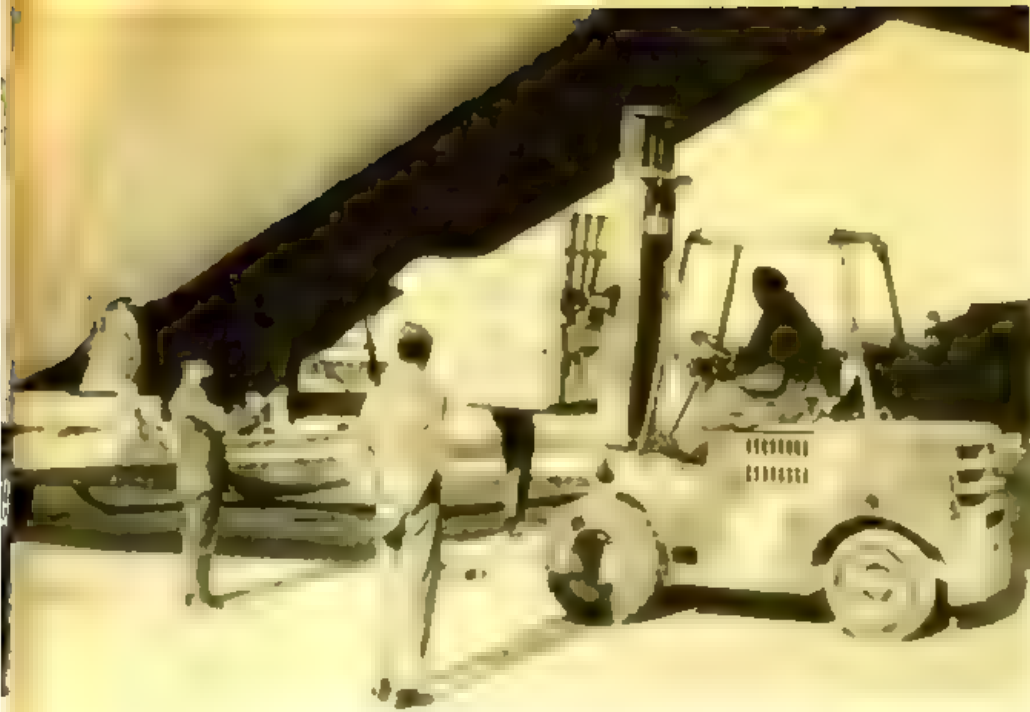


ایک سی - ۱۳۰ فی بی کوئین طیارہ پاک فضائیہ  
کے اڈے پر ترسے گئے تو رہا ہے۔

۱۹۶۵ء میں سکوریا میر کے، یعنی ۱۳۰۰  
بی طیاروں میں سے ایک کو مہرا میں ٹھہرایا  
رہے کے لئے عجیب اور دکھوے ہوئے عمل  
قرقرہ برہن کے زخموں سے اٹھتی ہوئی  
وہیلوں کے اور مصروف ہے۔

ایک صاحبزادہ ایک جو ۱۰ سالہ قرقرہ برہن  
کی دوستی میں بھولی مٹ کے دوران لہے سی  
۳۰ کے کٹرل پرومان میں سی - ۱۳۰ کا  
لہے بی این - ۵۹ بی کوئین اور نقشہ جاننے  
وہیلوں کو نظر آ رہا ہے۔





پاک آدمی کا حملہ اسکواڈرن نمبر ۱۳۰  
 بی کے جی ڈی ور میں فیلک - لٹل بک سے  
 سامان رسد چڑھا رہا ہے کچھ عملی ہی تبدیلی  
 کے ساتھ ہی در ۲۲ ہزار پینڈ ورنی شدید محک  
 فیزیم کرانے کے قابل بھی بن گیا اور اسی وجہ  
 سے پہلی باری - ۳۰ اکولت کے وقت دشمن  
 کے ٹھکانوں پر ہم باری کے لئے استعمال کیا گیا۔



۱۹۶۵ کی جنگ کے فوراً بعد نمبر ۱ اسکواڈرن  
 کی صلاحیت میں اضافے کے لئے مزید مدد  
 لاکھ بیٹھ - ایل - ۱۰۰ - ۳۸۲ بی شامل کر دینے  
 گئے شہری ہوا بازی کے لئے بنائے جانے  
 والے یہ طیارے پاکستان انٹرنیشنل ایروین  
 سے لیئر پر حاصل کئے گئے تھے۔ یہاں یہ وہاں  
 طیارے بازوں کے نیچے خصوصی ایندھن  
 واسے ٹینک کے ساتھ نظر آ رہے ہیں قریب  
 کے میدانوں کے درمیان مصافی پن سے ٹکرات  
 کر خدو طیارہ ۱۹۶۸ میں فراہمی رسد کی ایک  
 فائدہ آئی کے دوران شدید طوفان میں گھونک رہی





۱۹۹۰ کے عشرے کے آخری دنوں میں پاک فضائیہ کو امریکی امداد کے تحت مزید چار  
لوک ہنڈس ۱۳۰۰ بیلیارڈ سے ملے۔ یہ طیارے تصویر میں طرے دے دیارے کا طرح  
ایرین کی شاخیں فضائیہ کی خدمت سے منتقل ہو کر آئے تھے اور تمام ہنڈس اسکواڈرن کے  
تحتیقات کے لئے گئے۔

انہیں جلا لیا جاتا ہے۔ جیسے ہی میں نے یہ سنا میں سمجھ گیا کہ کمانڈر انچیف  
کے ذہن میں کیا ہے۔

اور میرے یقین کے عین مطابق جب میں عملے کو پرواز کی ہدایات  
ملے چکا تو ایروائس مارشل نے اعلان کیا کہ وہ بھی ہمارے ساتھ جائیں گے۔  
ان کے اس فیصلے کے بعد میں اپنے منصوبے میں کچھ تبدیلی کرنا پڑی۔ پہلے  
بمٹ اپنے فلائنگ اور آل کے نیچے شہری ہاؤس پن کر پرواز پر جانے  
کا فیصلہ کیا تھا تاکہ اگر طیارہ کسی خرابی کا شکار ہو جائے اور ہم دشمن کے علاقے  
میں پھنس جائیں تو ہم جہازین کے ساتھ لڑائی میں خریک ہو کر لڑتے ہوئے  
اپنے باہر نکلنے کا راستہ بنالیں۔ لیکن جب کمانڈر انچیف نے خود ہمارے ساتھ  
جانے کا اعلان کیا تو میں نے اپنے ساتھیوں کو ہدایت کہ اب مشکل ترین  
صورت میں طیارے سے کود جانے کا حکم منسوخ سمجھا جاتا ہے اور ہنگامی  
صورت حال میں جھیل کے اوپر سے ہوتے ہوئے نیچے پرواز کے ساتھ واپس  
مظفر آباد کی طرف آنے کی کوشش کی جائے گی۔ طیارے کا پورا عملہ ہمیشہ کل  
طرز مسلح تھا۔ مگر ایروائس نے اپنے پاس ریلوے رکھنے سے انکار کر دیا۔

دشمن کے علاقے پر کاک پیٹ سے قہادت کی ایسی مثال فہمائی  
جنگ کی داستانوں میں مشکل ہی سے ملتی ہے لیکن یہ پاک فضائیہ کے  
کمانڈر انچیف نور خان کی فطری خصوصیت کے عین مطابق ہے۔

اس باغی میں خود نور خان کی وضاحت یہ ہے کہ وہ ایسے فیصلوں  
کا روبرو اپنے جونیئر کمانڈروں کے کاندھوں پر نہیں ڈالنا چاہتے۔ اور اس فیصلے  
کی افادیت کے باعث میں اپنا ذہن غائب کرنے کے لیے خود ذاتی طور پر  
مشاہدہ کرنا چاہتے تھے۔ اس طرح وہ یہ بھی دیکھ سکیں گے کہ کس طرح ہمیں  
یورپیگر مشکلات سے گزر کر اور شدید خطرات پر قابو پا کر یہ مشن پایہ تکمیل

تکات بند کر دیتا تھا اور نالنگہ پر بت کے راستے پر واز برپا کرنا اور  
شناخت کرتے ہوئے شمالی کشمیر کی سمت روانہ ہوتا۔ ہمارا مقصد اسکواڈ  
کے پیارے میں آنکھ بند کر کے نیچے آنا ہوتا۔ ہم سامان گرانے کے لئے اپنی  
دوڑ میں زمین سے بھری۔ ابد قائم کرنے کا منصوبہ بنایا کرتے تھے ماسکرو  
یئر پوسٹ پر شہری ہوا بازی کا عملہ تھا۔ سب نے دن کے رات روٹیاں جلا دیتا تھا  
میں کو ہم سامان گرانے کے لئے صف کے طور پر اسٹنوں کرتے تھے۔ اس  
کے بعد ہم بلند ہوتے اور پھر تپتی مشق دہرستے۔

”جب میں نے اسٹیشن کمانڈر کو بتایا کہ میں رستے کے نہ صیر میں  
چھاڑوں کے درمیان سامان گرانے کی افادیت کا مفاد ہو کر نہ کے لئے  
تیار ہوں تو انہیں اس پر یقین کرنے میں مشکل درپیش تھی لیکن وہ ایک یاد  
دار جاسے ساتھ آئے اور انہوں نے خود ہی سب کچھ دیکھا۔ میرے عملے کے  
تین یا چار بہترین اداکاروں نے اسی طرح کی ٹھیک کی مشق کی اور تب میں کمانڈر  
انچیف کو یہ اشارہ دینے کے قابل ہو گیا کہ اگر شدید ضرورت کا سامنا ہوتو  
کے وقت سامان کی فراہمی ممکن ہو سکتی ہے۔ میں نے اپنی پسند کے لئے  
ساتھ پہلی کا مددوائی خود ہی انجام دینے کی درخواست کی۔“

”ن کی طرف سے بہت افزائی کے بعد میں نے جنگ بندی مان پار  
کرنے سے گریز کرتے ہوئے دن کی روشنی میں ایک بی۔ ۵۰ طیارے میں  
پرواز کر کے انتہائی جلدی سے کشمیر کے اس علاقے کا جائزہ لیا۔ جہاں خفیہ  
طور پر سامان گرانے تھا۔ میں بالوں کی وجہ سے زیادہ کچھ دیکھ نہیں سکا لیکن جھیل  
کے فاصلے سے وہ تین یا چار میل چوڑی وادی جہاں سامان گرانے تھا نظر آتی تھی۔“

گروپ کپٹن بیٹ بتاتے ہیں کہ  
بمٹنے پہلے قاصد کورس کے لیے سامان گرانے کی تاریخ طے کی  
یہ ۲۲ اگست کی تاریخ تھی مگر پھر ۲۳ اگست کو دی گئی۔ یہ میری بیوی کی  
سالگرہ کا دن تھا۔ ایک دن قبل کمانڈر انچیف نے کہا کہ وہ پرواز سے پہلے  
ہدایت کے موقع پر موجود رہنا چاہتے ہیں اس لیے براؤننگ کے وقت



کو پہنچا۔

سواٹرن کمانڈر کی رپورٹ کے مطابق — ہم چکلاہ (راولپنڈی) سے رات کے دو بجے کے فوراً بعد روانہ ہوئے۔ ہمارے ساتھ ۲۸ ہزار پاؤنڈ ہندو قین، راشن اور دیگر سامان و غیرہ تھا۔ میری درخواست پر لیکچرنگ فٹائینس آلات سے ایس ایک بی ۷۷ طیارے کا انتظام کیا گیا تھا جس پر اسکاؤٹ لیڈر اقبال ۴۰ ہزار فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے ہوئے ہندوستانی راڈر کی نشریات پکڑنے پر مامور تھے۔ حالانکہ مجھے یقین تھا کہ ہندوستانی فضائیہ اس علاقے میں اپنے لڑاکا طیارے استعمال کرنے کی ہمت نہیں کرتی۔ لیکن جیسے ہی ہم علاقے میں داخل ہوئے ہمیں جہوں میں نصب ہندوستانی راڈر کے ہوجھ کھنکھنے کی اطلاع ملی۔ بی ۷۷ کو سیکسرس میں ہمارے گراؤنڈ کنٹرول انٹرپرائز سے غفیہ الفاظ میں رابطہ رکھنے کی ہدایت تھی۔ وجہ یہ تھی کہ پائلٹ کی بلندیوں کی وجہ سے ہم بلا واسطہ وی ایچ ایف ۱ ویری ہائی فری کوئٹسی کے رینج سے باہر تھے۔ بلکہ ۷۷ کو آخری ہدایت موسمی حالات بتانے کی تھی۔ اسے اطلاع دینی تھی کہ موسم پرواز کے قابل ہے یا نہیں۔

اور جیسا کہ معمول بن چکا ہے کہ پہاڑوں پر موسم رپورٹ کے برعکس تھا۔ عام طور پر ایسے موسم میں دن کے وقت بھی پرواز سے گریز کیا جاتا ہے۔ مگر یہ ہنگامی حالات تھے۔ زمین سے اٹھتے ہی ہم ۱۲ ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچ کر بادلوں کے اندر چلے گئے اور ۲۶ ہزار فٹ کی بلندی پر ان سے نکلے۔ دیکھ لیتے لائن سے قبل زمین قطعی طور پر ہماری نظروں سے اوجھل رہی۔ یہاں تک کہ ناؤنگا پرست بھی نظر نہیں آ رہا تھا اور شاروی کا موڑ بھی اندھیرے میں ٹوٹنے اور راڈر پر پکس دیکھنے سے ملا۔ شدید سیڑھی سے جو ہندوستانی مقبوضہ کشمیر کی وادی سری نگر میں داخل ہونے کا راستہ ہے۔ ہم نے جنوب مشرق کی سمت اپنے اترنا شروع کر دیا اور صرف دو منٹ کے اندر ۲۶ ہزار فٹ سے ۴۰ ہزار فٹ کی بلندی پر آ گئے۔ ہم ۸۰ ناٹشک رفتار سے ۵ ہزار فٹ کی بلندی تک آنا چاہتے تھے۔ ارادہ یہ تھا کہ راڈر پر سری نگر کی بڑی ولاد جمیل دیکھی جائے اور اس کے بعد نقطہ شناخت (وہ مقام جہاں سے متعین مقام کی شناخت شروع ہوتی ہے) دیکھنے کے لیے بادلوں سے نیچے آیا جائے یا پھر بندی پورہ کی طرف چلا جائے۔ جہاں تک مجھے یاد ہے۔ قاسم فورس کے لیے سامان گرنے کا علاقہ بندی پورہ سے آٹھ یا نو میل قریباً تھا۔ درجہ پرواز ایک گھنٹہ ٹی پر تھا۔

جب ہم نیچے آنے کا عمل شروع کیا تب بھی کچھ نظر نہیں آ رہا تھا اور میں نے اپنے نیوی گیشنر فلٹ میٹنٹ ضوان کی اطلاع پر جہاز کی سمت میں ایک دھڑکی کا اضافہ کر دیا تاکہ ہم راستے کے تقریباً ساڑھے تیرہ ہزار فٹ بلند دونوں پہاڑوں سے محفوظ رہیں۔ ۴۰ ہزار فٹ کی بلندی پر واقع بندی پورہ پر بھی اچانک نیچے آنا مناسب نہیں تھا اس لیے کہ بندی پورہ کے عقب

میں ۱۶ ہزار فٹ بلند ایک پہاڑ کھڑا تھا۔ ہم نے ہلکے بادلوں اور دھند میں جھیل پار کر لی۔ حالانکہ اس وقت اندھیرا چھایا ہوا تھا۔ لیکن پھر بھی ہم کوئی چیز پر نقطہ شناخت نظر نہ آ سکی۔

یہاں سے بہت مختصر پرواز کرنی تھی تاکہ سامان صحیح مقام پر گرایا جاسکے۔ ایک منٹ تیز رفتاری پر قابو پانے کا ہی تھا۔ ہمارے پاس ۲۰ ناٹ کی رفتار کو ۸۰ ناٹ تک کم کرنے کے لیے صرف ۳۰ سیکنڈ کا وقت تھا۔ متعین مقام پر سامان گرنے کے لیے اس کے بعد رفتار میں کسی تبدیلی کی گنجائش نہیں تھی۔ مجھے یقین تھا کہ ہمارا سفر آسان نہیں ہو گا۔ سامان گرنے کا متعین علاقہ صبح سمندر سے ۱۶ ہزار فٹ کی بلندی پر واقع تھا۔ لیکن قلات شناخت و ریف کے درمیان پہلے سے طے شدہ مقامات سے ۱۲ سو فٹ کی بلندی پر چھبے ہوئے فلیپ اور سامان گرنے کے لیے کھلے ہوئے عسکری در کے ساتھ حسب ہم لڑکھڑا رہے تھے تو پھر تکلیف دہ بادلوں اور ریف میں گھر گئے۔ بہت سے

نظریاتی اقدار سے پاک فضائیہ کی اصل قوت ایف ۵۶ ایف میجر کو ۱۹۶۵ کی جنگ میں استوائی خط کی آب و ہوا کے درمیان بہت زیادہ طاقت اور دشمنانہات وادی تھی لیکن موثر نہ رہی۔ حیرت سے نے کہ رفتار پر مبنی نقل و حرکت کی اعلیٰ صوت کا انہی بدولتوں میں سے ایک ہے۔







روشنی کے ساتھ آگ کے تین نشان دیکھ لیے۔ یہ بالکل جاسے بیچے تھے۔

اس کا مطلب یہ تھا کہ ہم نے سارا سامان کامیابی سے پہنچا دیا۔

پاک آرمی کی بارہویں ڈویژن نے بعد میں اس کی تصدیق کر سامان

متعلقہ مقام سے صرف نصف میل ہٹ کر گڑا۔ آنکھ بند کر کے سامان گرنے میں

تسلط صحیح ہونا ایک شاندار کارنامہ ہے۔ اسٹھ اور راشن کی تازہ سپلائی نے تمام

فورس کے حوصلے بڑھائے اور ہندوستانی دستوں سے جھڑپوں میں اس

کے پوزیشن اور دلوے میں اضافہ ہو گیا۔ اس سی۔ ۱۳۰ پر کانڈراچیف کی

موجودگی کی اہمیت بھی ظاہر ہو گئی کیونکہ جنوب کی طرف اسی قسم کا جو سپلائی

مشن رات کی تاریکی میں بھیجا گیا تھا، بادلوں میں گھر جانے کی وجہ سے ہدایت

کے مطابق اڈے پر واپس لوٹ آیا تھا۔ اپنی ہمارت اور جرات کے اس شاندار

مظاہرے پر ونگ کمانڈر ہٹ کوٹا ہجرات عطا کیا گیا۔ اور رات کی تاریکی میں

فراہمی رسد کے لیے ان کی مہم کے تجربات کی روشنی میں اس قسم کی مزید خفیہ

مہمات بھی جاتی رہیں۔

بحران کی پوری مدت میں سی۔ ۱۳۰ طیاروں نے جنگ بندی لائن کی

پاکستانی سمت میں ڈرامائی انداز پر امدادی کارروائیوں کا سلسلہ جاری رکھا

اور یہ بات کہیں ظاہر نہیں ہوتی کہ معرکہ آرائی کی پوری مدت میں سامان کی

بار بار فراہمی کے اس مشکل مشن کا کبھی ہندوستانیوں کو بھی علم ہوا ہو۔

چھاپہ مار کارروائیوں کے جواب میں انڈین آرمی نے اپنی قوت چھ

ڈویژن تک بڑھا کر ۶ اگست کے بعد سے جنگ بندی لائن کے پار پاکستان

کی طرف جوابی حملہ کر دیا۔ پاکستان میں یہ دعویٰ کیا ہوا تھا کہ انڈین آرمی کی

۵ دیں کو سکے کمانڈر کو پورے آزاد کشمیر پر قبضے کا حکم دیا گیا ہے اور جو بھی





کچھ ایسا ہی رہا تھا۔ ٹوال اور پونچھ سیکڑ میں کچھ ملائے پر اور خاص طور سے سرنگو کے سلسلے اور ٹی کے اجمار پر فوجی اہمیت کے درجہ عالمی ہیر پر قبضہ کر لیا گیا تھا اور جلد ہی پاکستان پر یہاں ہو گیا کہ کشمیر میں ملائے کے مزید نقصان کو روکنے کے لئے بڑی فوجی کوشش ضروری ہو گئی۔ خاص طور پر ایسی صورت میں جبکہ کشمیر میں پیچھے ہانے والے چھاپہ ماروں کی حریت میں جنرل موسیٰ کی طرف سے مطابق مسلم آبادی کی عام بغاوت حقیقت کا روپ دھارنے میں ناکام ہی تھی۔ اس سے پہلے جو سننے والی نئی کچھ کی بھڑپوں کی وجہ سے پاکستانی فوجیں مستعدی کی اعلیٰ ترین حالت میں تھیں۔ پاک فضائیہ کے اقدام میں بہت سے ایسے نئی ماہرین کی طلبی شامل تھی جو گذشتہ دو سالوں میں شہری زندگی کی طرف لوٹ چکے تھے۔ اس کے ساتھ ہی پشاور، سرگودھا اور ڈرگ روڈ کے سٹیشنس پونٹ پر فروغ کاری کے لئے بالترتیب ایف۔۸۶، ایف۔۱۳ اور ای۔۵۷ جہازوں کے نقلی ڈھانچے کھڑے کرتے تھے۔ ضروری مواصلاتی نظام سگنل کی سہولتیں اور پشاور کے ہیڈ کوارٹر کے متبادل کے طور پر راولپنڈی میں ایئر ہیڈ کوارٹر قائم کرنا تھا۔

۱۹۵۷ء کے درمیان ہندوستانی فضائیہ کے لئے ۱۶۰ ہزار ایف ۵۷ اور ۶۰ مدیول ۶۶ جہازوں کے حصول سے ۱۹۶۵ء کی جنگ میں اسکو اڈن نمبر ۱۰۷ اور ۲۷ کی شکل میں ہندوستان کو صف اول کے ۱۱ جہاز سے دستیاب تھے

حالا محرم ساپور کو اس کے ۱۲ عدد گن مشین ٹارگٹ امریکن ٹی۔۶ جہازوں کے لئے عملی کارروائیوں کی ذمہ داری سونپی گئی تھی اور ان جہازوں کو بھی ہیر چھپا کر رات کی تاریکی میں امرتسر، فیروز پور روڈ پر دشمن کی ہری فوج کو ہراس کرنے کے لئے استعمال کیا جاتا تھا مگر اس کے باوجود ترمیتی پونٹ بند نہیں کئے گئے۔ تمام انسٹرکٹرز اور نائن آپریشنل جہازوں کو ہیرہ صف اول کے بڑا اکا اور بہار جہازوں پر چند گھنٹوں کی پرواز کے ساتھ تروتانہ رکھا گیا تھا لیکن پاک فضائیہ کے پاس حقیقی معنی میں نہ تو کوئی محفوظ مدد تھا اور نہ ہی محفوظ ساز سامان۔

جنگی مستعدی کے منصوبے کے تحت اسے اسی ایئر ڈیفنس کو سرگودھا پر صرف ایک ایف۔۱۰۳ اور تین ایف۔۸۶ ایف اسکو اڈن کے ساتھ پشاور پر مزید پارسیبر فراہم کئے گئے جو اپنے ہانڈل کے نیچے فضا میں فضا سے مار کرنے والے سائڈ وینڈر میزائل بھی لے آئے۔ آر۔۸ کی ایک جوڑی فائر کرنے کے لئے معمولی طور پر ایس کے لگے تھے۔ ہری پور اور ڈھاکہ کے ایف۔۸۶ جہازوں کی فورس کے ایک حصے کو فضائی دفاع کی ذمہ داری بھی سونپی گئی تھی۔ اپنے ہدف کے بیٹا انجن سے خارج ہونے کی حرارت سے رہنمائی حاصل کر کے نشانہ پانے والا انفراریڈ سائڈ وینڈر دفاع کا سی کے لئے اسٹارٹنگ ٹرک کا بھی ایک میٹاری ہتھیار تھا۔ حالانکہ معمول سے زائد تنگ دائرے میں اور جب اس کا رخ زمین کی سمت ہو تو سائڈ وینڈر کے استعمال میں کچھ مشکلات حاصل تھیں۔ لیکن پھر بھی ۱۹۶۵ء کے فضائی معرکہ

۱۹۶۵ء کی جنگ کے آغاز پر اٹلین ایئرفورس کے  
 دس ۵۳ کینبرا بمبار اور سات عدد اسی ساخت  
 کے فوٹو رکنی کرنے والے طیارے تھے۔ ۱۹۵۰ء  
 میں برطانیہ نے ۱۱ عدد بی ۵۸ اور ۸ عدد  
 بی ۵۰ کے ساتھ سات ٹی ۴ تربیتی طیارے  
 حاصل کئے گئے تھے۔ ۱۹۶۵ء اور ۱۹۷۱ء کی  
 جنگ اور عادیاتی نقصانات کے نتیجے میں انہیں  
 ایئرفورس سے رائل ایئرفورس کے اسٹاک سے  
 مزید ۱۱ عدد کینبرا دو پی آر ۵ اور چار عدد  
 ٹی ۴ تربیتی طیارے حاصل کئے۔

۱۹۵۰ء میں ہندوستانی فضائیہ کو دیئے جانے  
 والے ۶۲ عدد بٹرفلی ۶۶ تربیتی طیاروں میں  
 سے ایک فرانسیسی سے قبل ڈسپوزڈ پر۔





میں جی لے آئے۔ خاص اہمیت کا حامل ہتھیار ثابت ہوا۔

اس وقت انڈین ایئر فورس کے پاس فضا میں مار کرنے والا کوئی میزائل موجود نہیں تھا۔ اور ہنٹر کی تیز رفتاری اور بلندی پر جلنے کی بہتر صلاحیت سے سیمبر کو پیش آنے والی مشکلات پر قابو پانے میں سائنسدانوں نے اہم کردار ادا کیا۔ عام حالت میں انڈین ایئر فورس اس بہتر صلاحیت کی بنا پر ڈاگ فائٹ سے اپنی مرضی سے نکل سکتی تھی لیکن سائنسدانوں کی حوصلہ رسانی نے جس کی مار توپ اور مشین گن کی چند سوگزیں زد کے مقابلے میں اسل تک ہے۔ ہندوستانیوں کو نقل و حرکت کے اس فائدے سے محروم کر دیا اور اگر ہنٹر سمر کے میں گھر گئے تو ہیرا نہیں بے۔ ۸۶ کی شدت پر ہی مقابلہ کرنا پڑا عام طور پر یہ معرکے کم رفتار کی ایسی نقل و حرکت پر جوتے جن کا حریف کے پاس کوئی جواب ہی نہیں تھا۔

بدقسمتی سے یکم ستمبر ۱۹۶۵ء تک پاک فضائیہ کے پاس موجود محدود ایف۔۸۶ طیاروں میں سے صرف ۲۲ سیمبر سائنسدانوں سے میس تھے اور یہ سب ابتدائی طور پر سرگودھا میں تعینات تھے۔ ۶ ستمبر کے بعد ان میں سے چارہ کی ٹوئیں پشاور اور ماری پور بھی گئیں۔ حقیقت تو یہ ہے کہ سیمبر کے زیادہ جدید وارث کی عدم موجودگی سے پاک فضائیہ کے اندر طاری ہونے والے پانی کو دور کرنے کے لئے کافی تعداد میں سائنسدانوں سے میس سیمبر بھی موجود نہیں تھے۔ یہ صورتحال ان ہوابازوں پر خاص طور سے میاں تھی جنہوں نے برطانوی رائل ایئر فورس کے ساتھ اور دیگر ممالک میں ہنٹر طیاروں پر تربیت حاصل کی تھی۔ یہ ہواباز اس بات کے کچھ زیادہ ہی معزف تھے کہ سیمبر کے مقابلے میں ہنٹر زیادہ جدید ہے اور اس کے ساتھ ہی ہنٹر کی رفتار بلندی پر جانے کی صلاحیت پیش رفتی اور رفتار کرنے کی قوت بھی بہتر ہے۔

لیکن ان کے علاوہ دوسرے ہواباز بھی تھے جو اس بات کے دعویدار تھے کہ سیمبر برصورت میں ہنٹر یا اس جیسے طیاروں کا بہترین مقابلہ ہے۔ ان پائلٹوں میں اسکو اڈرن لیڈر ایم ایم عالم اس نقطہ نظر کے زبردست حامی تھے پاک فضائیہ کو سیمبر طیاروں کی عملی کارروائیوں پر تقریباً دس سال کا تجربہ حاصل تھا اور اس پر کئی ہواباز ایک ہنر یا اس سے بھی زائد پرواز کے گھٹنے شکن کر چکے تھے۔ شدید تربیتی پروگرام کے نتیجے میں حاصل ہونیوالی اپنے ٹیلے سے اس درجہ شناسائی اور عزم، ہڈا اثر قیادت اور اس سر کے عام احساس سے حملوں میں انہیں نے دلا مذہب جاہلیت کو یہ جدوجہد قومی بقا کے تسلسل کیلئے ضروری ہے آنے والی جنگ میں کافی سودمند نتائج کا باعث بنی۔

جنگ کے لئے مستعدی کے منصوبے پر ابتدائی عمل کشمیر میں واقعات کے بعد ۱۸ اگست ۱۹۶۵ء کو شروع ہوا۔ ہنگامی اقدام کے لئے فضائی

دفاع کے ہیڈ کوارٹر میں حربی حکمت عملی کے ایک مرکز کا قیام بھی شامل تھا اور اس کے ساتھ ہی پاک فضائیہ کے تمام اڈوں پر رات دن سرگرم بننے سے حملے کی تیاری بھی عمل میں آئی۔ آپریشنل کارروائیوں واسے نامیاءوں کو ہر فریب انداز سے چھاپا کنگے جنگی دور کے مصاروں میں حفاظت سے تعینات کر دیا گیا۔ اور ہندوستانی فضائیہ کے نیچی پرواز والے حملے کی پہنچ اطلاع کو یقینی بنانے کے لئے ۲۳۰ نمبر کے راڈار اسکو اڈرن اور درائیس آئزر درونگ کو ان کے جنگی وقوع پر پہنچا دیا گیا۔

جنگ کی تیاری کے منصوبے کے دوسرے مرحلے میں جس کا آغاز ۱۰ اگست سے ہوا تربیتی پرواز کے یونٹ بند کر دیئے گئے۔ ان کے تانٹر ٹارگٹز کو عملی کارروائی والے اسکو اڈرن میں تعینات کر دیا گیا۔ طیارہ شکن توپوں اور ہنی دفاع کے دیگر وسائل کو پاک فضائیہ کے اڈوں اور اہم ٹھکانوں پر مستعد اور منتظر کر دیا گیا۔ ایک توپوں کی عام قوت کے مسائل کو حل کرنے کے لیے رن ٹوٹ مصر کے میں سے کاغذ دی جانے والی ۲۰ ایم ایم کی توپوں کو جلدی جلدی دس لایا گیا اور جنگ کے لیے پاک فضائیہ کی تہا ریاں ۱۳ اگست کی شام کو اس وقت مکمل ہو گئیں جب راولپنڈی میں سنے ایئر آپریشنز ہیڈ کوارٹر میں ملو تعینت ہو گیا۔ اور اس سے کام کرنا شروع کر دیا۔ کیا نڈا نجیت فرمان جی پشاور سے اسی نے ہیڈ کوارٹر میں منتقل ہو گئے۔

اس وقت تک کشمیر میں پاکستانی فوجوں کی تعداد دشمن کے مقابلے میں بہت کم تھی، اور ٹوٹال سیکٹر میں ہندوستان کے جیسے کوہ کا نہیں جاسکا۔ اس مرحلے پر پاکستان کے خلافت ہندوستانی فوج کے حملے میں ۲۵ اگست کو ہنٹر فوج سرحد کے پار گجرات کے قریب ایک بستی اعوان شریف پر گولہ باری بھی شامل تھی، پاکستان کے لیے فوجی دلیوار ترتیب ہو چکا اور تری فوج کی تربیتی ہونی شروع ہونے پاک فضائیہ کی ذمہ داریوں میں اضافہ کرنا شروع کر دیا۔ پاک فضائیہ تو

ڈیزرٹ ہک کے وقت سے کارروائی کے لیے تیاریاں کر رہی تھی اور کشمیر میں خفیہ سپلائی کے مشن کی منظوری دیتے ہوئے کاٹھرا پنچیف نے پاک فضائیہ کو ہندوستان کے ملکہ حملوں کے لیے جو کس سبب کی ہدایت کر دی تھی۔ پاک فضائیہ نے لڑاکا طیاروں پر مشتمل حربی گشتی پروازوں میں سختی کر دی۔ حالانکہ ہندوستان کی سرحد سے تیس میل دور رہنے کے اصول پر پوری طرح عمل کیا جاتا رہا۔ اس طرح ہندوستانی فضائیہ کو پاک فضائیہ کی تیاریوں کے باعث کسی شبہ میں نہیں چھوڑا گیا تھا۔ اگست کے آخر تک جنگ کی تیاریاں کاملاً بھی باہم تکمیل کو پہنچ گیا اور ہندوستان سے جنگ میں پاک فضائیہ بہت زیادہ تیزی سے مدد براہونے کے لیے بالکل مستعد ہو گئی۔

# جنگ کے بغیر جدل

مختصر یہ ہے کہ پاکستان کی سرزمین بھارتی اعتبار سے کئی خصوصیات کی حامل ہے۔ جنوبی علاقے میں کراچی کے طرف رینگتے ہیں جو دسویں علاقوں میں پنجاب کے اندر میڈیٹھانوں میں گم ہو جاتے ہیں اور پھر یہ درخیز میدان آہستہ آہستہ بلند ہوتے ہوئے شمال کے دوسرا علاقوں میں گم ہو جاتے ہیں۔ مغربی علاقے میں کوہ پور سے لگتے ہیں۔ شمالی علاقے کا نصف خط اناتنگ ہے کہ اس کے دف ع کے لئے مناسب گنجائش بھی نہیں ہے۔ لاہور، سیالکوٹ اور راولپنڈی جیسے مہم کی جڑیں اور اہم شہر ہندوستانی سرحد سے ہندوستان کے فاصلے پر انسانی، انک مقامات پر واقع ہیں۔ تیز رفتار ہجرت ہندوستان کی طرف سے ان میں سے کسی بھی شہر پر قبضہ ہر سے ملک کو دو ٹکڑوں میں تقسیم کرنے کے لئے کافی ہے۔ پاک آرمی ہیڈ کوارٹر نے جہاں دشمن کے دیگر موقع اقدام پر غور کیا اور اس پر بھی غور کیا۔ آزاد کشمیر میں ہندوستان کی بڑھتی ہوئی طاقت کا جواب دینے کے لئے یکم ستمبر کو جنگ بندی لائن کے س طرف چھب سیکڑ میں "آپریشن گل اندر سلم" کے نام سے کارروائی کی اطلاع مل جانے کے بعد ایئر وٹنس مارشل فورس نے دشمن کے ٹکڑے رومل پر کافی غور کیا۔ قابل ذکر بات یہ ہے کہ پاک آرمی کا منصوبہ اس خیال کے تحت مرتب کیا گیا تھا کہ اس کی کارروائی میں پاک فضائیہ کی عملی حمایت شامل نہیں ہوگی۔ غالباً منصوبہ بناتے وقت انڈین ایئر فورس کے رومل پر بھی غور نہیں کیا گیا۔

اس سے پہلے پاک فضائیہ یہ واضح کر چکی تھی کہ اس کے پاس پاکستان کے فضائی دفاع اور انڈین ایئر فورس کی فضائی کارروائیوں کا جواب دینے ہوتے سے بری جنگ میں طاقت سے روکنے کے علاوہ مزید کچھ کرنے کی صلاحیت نہیں ہے۔ لیکن پاک فضائیہ کی سبھاٹنے کے بعد ایئر وٹنس مارشل نور خان نے بری افواج کو یقین دلایا کہ پاک فضائیہ بری افواج کی کارروائی میں کم از کم معمولی قسم کی فوجی امداد ضرور فراہم کرے گی۔ یہ ظاہر ہے کہ پاک آرمی کا ہیڈ کوارٹر اسے

"آپریشن گل اندر سلم" میں فضائیہ کی مدد کو اہمیت نہیں دے رہا تھا۔ اسی وجہ سے بری افواج اور فضائیہ کے درمیان رابطے کا فقدان تھا۔ اس رابطے کے فقدان کی ایک وجہ یہ بھی ہے کہ حکومت پاکستان اور بری افواج کا یہ خیال تھا کہ سوسہ کشمیر پر ہونے والے تمام کونکالی جنگ کی طرف محدود رہی جاسکتا ہے اور اس جنگ میں فضائیہ کی شرکت اس کے پھیلنے کا باعث بن سکتی ہے۔ اسی نے جنگ بندی لائن کے اطراف محدود جنگ میں فضائیہ کی شرکت غیر ضروری سمجھی گئی۔ یہ وہ نیامات تھے جنہیں نور خان شکل ہی سے قبول کرنے کو تیار تھے۔ حالانکہ اس معاملے میں وہ پاکستان کے سینئر فوجی افسروں اور سیاسی حکام کے درمیان تقریباً تباہی تھے۔ ۱۲ اگست کو نور خان کو معلوم ہوا کہ گورنر جنرل پاکستان مری جزیں چھیاں گزرنا چاہتے ہیں۔ غالباً انہیں اس امر کی اطلاع نہیں تھی کہ یکم ستمبر کو شروع ہونے والے پاک آرمی کے اقدام سے جنگ کا دائرہ وسیع ہو سکتا ہے۔ ۱۲ اگست کو بری افواج کے قائد، چیف جنرل نوٹی دوپاٹ فضائیہ میں ان کے ہم عصر کے درمیان دونوں افواج کے متعلق ملنے کے ساتھ جنگ میں ایئر وٹنس مارشل نور خان سے واضح طور پر کہہ دیا کہ اس کارروائی کا نتیجہ ممکن جنگ کی صورت میں نکل سکتا ہے۔

ہجرت ہند گارڈوں اور بھاری توپ خانے وغیرہ پر مشتمل پاک آرمی کی پیش قدمی پر انڈین ایئر فورس کے ٹکڑے ملے کے پیش نظر ایئر وٹنس مارشل نور خان نے تجویز پیش کی کہ پاک فوج کی کارروائی سے پہلے جنگ بندی لائن کے اس پار ہندوستانی سوانی اڈوں پر پاک فضائیہ کے حملے کئے جائیں۔ فوجی اعتبار سے یہ اہم ترین اقدام تھا مگر اس کے ساتھ کچھ سیاسی مسائل وابستہ تھے اور اس کے نتیجے میں پاکستان پر کھلی جارحیت کا لازم گن جاتا۔ اس نے صدر نے ذاتی تبادلہ خیال کے بعد اس تجویز کو مسترد کر دیا۔

ذاتی طور پر یہ سمجھتے ہوئے کہ جنگ بندی لائن کے اس پار پاکستانی فوج



بیسٹر کے بعد ۱۹۶۵ء کی جنگ میں عربی کارڈز  
کے لئے سب سے زیادہ استعمال ہونے والا  
ہندوستان ایرکرافٹ لمیٹڈ کا تیار کردہ نیٹ  
طیارہ تھا جس کو بجلی سخت دسے رہا فوری عید  
کی ضیاء برپا یگی تھا ہندوستان ایرکرافٹ لمیٹڈ نے  
اس طرز کے کل ۲۱۲ نیٹ ایم کے طیارے تیار  
کئے اعداد اب بھی کچھ ترمیم اور فاضل ایندھن کی  
گنجائش کے ساتھ ایم کے ۲ طرز کے یہ طیارے  
بلستے جارہے ہیں، نیٹ کے اسٹو میں ۳۰  
ایم ایم کی توپ کے علاوہ فاضل ٹینک کی جگہ  
مزید اسٹو بلسے کی گنجائش تھی جو فضائی  
سعر کے میں پاک فضائیہ کے سلسلے ہتھیار  
ڈالنے والے اس نیٹ میں نظر آ رہی ہے۔

کشمیر میں جنگ بندی ۱۱ کے بارہ پاک آرمی  
کی کارروائی کے آثار کے بعد پاک فضائیہ کے  
کاڈر ایجنٹ نے چکلا رے صوبے کے قریبی  
ہوائی اڈے گجرات جیسے کے لئے ایک سینائی  
۳۳ ترمیمی طیارے پر چڑھ کر ان کے بعد انہوں نے  
پاک آرمی کے ایک سینائی ایل۔ ۱۹ میں ہتھیار  
کا ذاتی معاشرہ کیا۔







کی پیش قدمی کا مطلب ہندوستان سے مکمل جنگ ہے۔ ایٹومس مارشل بورخان نے اپنے اڈوں پر ہندوستانی فضائیہ کے اچانک حملوں کو روکنے کے لئے ضروری اقدام کئے۔ اس حقیقت کے علاوہ کہ انڈین ایئر فورس کو محدود برقی حاصل ہے۔ وہ ایک باصلاحیت پوری حربہ مشغور اور انتہائی محرک فضائیہ بھی ہے۔ اور اگر اسے موقع مل جائے تو وہ اچانک شدید ضرب لگا سکتی تھی۔ صدر ایوب کے فیصلے کے بعد ہندوستانیوں کو ایسی دیگر خوبیوں کے فوائد کے ساتھ ضرب لگانے میں پہلے کوٹنے کا موقع بھی مل گیا۔

ایسی صورتحال میں فوراً ان کو اپنے اڈوں پر اچانک حملوں کے بارے میں شدید فکر رہی تھی اور انہیں احساس تھا کہ اس حربہ انڈین ایئر فورس پاک فضائیہ کو اپنی سہل کردہ اثرات پر جنگ میں گھسیٹے گی اور پاک فضائیہ اپنے منصوبے پر آزادی سے عمل کرنے کی صلاحیت کھو دے گی۔

اگست کی ۳۱ تاریخ کو جب پاکستانی منصوبے کا نمبر اور آخری مرحلے ہو گیا۔ درجہ آپریشن یونٹوں کو ان کے ڈوں پر متعین کر دیا گیا۔ اس وقت پاک فضائیہ کی عربی صف بندی میں ۹۲ عدد ایف ۸۶ سیبر قابل استعمال اور ۶ عدد سیبر زیر مرمت تھے۔ ۱۴ لاکھ بیڑا سٹانڈنٹ جیادوں میں دو عدد ایف ۸۴ ملی یعنی دو نشستوں والے تربیتی جیڈے بھی شامل تھے۔ جن میں گن نصب نہیں تھے۔ ۲۵ عدد مارٹن۔ بی۔ ۵۰ بمبار جیادوں میں سے کئی فوجی ہائڑہ بننے کے لئے ضروری آہستہ سے تھے۔ ان کے علاوہ ۱۲ عدد لاک۔ بیڈز تربیتی جیڈے تھے جن کو زمینی حملوں اور عربی نقل و حرکت کا جائزہ لینے کے لئے تیار کر لیا گیا تھا۔ یکم ۱۲ جیڈے ایک دوسرے سے کافی فاصلے پر واقع پارہوئی ڈوں

حالات ۱۹۹۹ء میں انڈین ایئر فورس کے پاس ۱۳۲ عدد ڈوئی بیسی لٹنڈ اور ہندوستان ایئر لائن لٹنڈ کے تیار کردہ ۱۳۲ ویسٹ وینڈ لٹنڈ اور انڈین ایئر فورس نے پاک فضائیہ کے سیبر جیادوں سے معرکہ آرائی کے لئے یکم ستمبر کو صبح کے محاذ پر ان جیادوں کا روٹی فائر کیا لیکن اس طرح کے میں شریک چاروں جیادوں کے نقصان کے بعد فوراً ہی ویسٹ وینڈ لٹنڈ سرگرمیوں سے ہٹا لئے گئے۔

پر تعینات تھے۔

مغربی پاکستان کے سب سے زیادہ اہم ڈوے سرگودھا پر اس وقت سکواڈرن نمبر ۱۱ اور ۵ کے تیس عدد سیبر و یک نمبر ۳ کی شکل میں موجود تھے ان جیادوں میں ۲۲ سیبر سٹانڈنٹ میزائل سے تیس تھے۔ ان میں سے ۵ جیادوں کو ۲ ستمبر کے بعد کہیں اور منتقل کر دیا گیا۔ مارٹن ٹرکے، سکواڈرن نمبر ۹ کیلئے بھی سہل کردہ جیادوں منتقل اڈہ تھا۔ اسی طرح آئی۔ ۳۳ کے سکواڈرن نمبر ۲ کو جہاں تعینات کیا گیا تھا۔ ۶ ستمبر کو جنگ کے بعد سرگودھا کو زمینی حملوں کے لئے ماری پور سے مزید دو سیبر اسکوڈن فراہم کر دیئے گئے اس طرح جیادوں کی اس بھیڑ سے پڑہوائی اڈے کو اپنے سامنے سرحد پار واقع ہندوستانی فضائیہ کے کیپیکس سے مسلسل حملوں کی ضرب کا سامنا کرنا پڑا۔

سرگرمی کے اعتبار سے سرگودھا کے بعد صوبہ سرحد کے علاقے میں واقع پشاور کا نمبر چار ہے اگست کے آخر میں ملی کارروائی میں شرکت کے لئے اسکواڈن نمبر ۹ کے ۱۴ عدد سیبر چار سے دستیاب تھے۔ بعد میں مرمت اور درجہ بحال کے پورٹ کی کارگزاری کی بنا پر ان ۱۴ سیبر جیادوں کی تعداد بڑھ کر ۲۰ ہو گئی۔

پشاور کو ماری پور سے ۳ عدد مارن۔ بی۔ ۵۴ بھی موصول ہوئے۔ یہ اڈہ ۲ آبی ۵۴ اور ایک آر بی۔ ۵۴ ایف کو ان کے جاسوسی کے پیچیدہ ایکٹوٹک آلات کے ساتھ سنبھالے ہوئے تھا۔ یہ خصوصی بھارت والے اسکو اڈرن نمبر ۲ کے چاروں کے تھے۔ دوسرا آر بی۔ ۵۴ ایف جے "ڈر وپی" کہا جاتا ہے۔ ضروری

ہاں ستمبر کو اسکو اڈرن نمبر ۱ کے ۵۶ ایف ماری پور سے سرگودھا بھیج دیئے گئے تاکہ شمالی سیکٹر میں زمینی حملوں کے لئے ایک فوری منفرد کی تشکیل کی جاسکے اس میں فخر کے قائد ڈگ کانا ڈسٹریکٹ سکندر (بعد میں گروپ کیپٹن) ایف ۵۶ ایف - ۵۶ ایف کے کی کاک پٹ میں نظر آ رہے ہیں۔

تبدیلیوں کے لئے امریکہ بھیج دیا گیا تھا۔ (جہاں وہ مقیم رہا) کرچی کے باہر ماری پور کا ہوائی اڈہ موثر کارروائی والے ہتھیاروں کے کافی دود واقع تھا۔ لیکن پھر دو رنگ مار کرنے کی بنا پر سبار چاروں کے لئے اس اڈے کا وقوع مناسب تھا۔ اسکو اڈرن نمبر ۱ اور ۲ پر مشتمل دو رنگ نمبر ۳ کو ۲۲ دہلی ۵۴ چاروں کے ساتھ ان چار بی۔ ۵۴ سے میس کیا گیا تھا جو پشاور بھیج دیئے گئے۔ ماری پور پر مقیم دو رنگ نمبر ۳ اسکو اڈرن نمبر ۱، ۱۴ اور ۱۸ کے ۳۶ سبار چاروں پر مشتمل تھا۔ لیکن بھڑوں کے آغاز کے ساتھ ہی جیسا کہ پہلے بتایا جا چکا ہے اسکو اڈرن نمبر ۱ اور ۱۴ کو زمینی حملوں کی کارروائی کے لئے سرگودھا بھیج دیا گیا اور کرچی کے دفاع کے لئے صرف ایک اسکو اڈرن ماری پور میں رکھا گیا۔ اس اڈے پر



اسکو اڈرن نمبر ۲ کے چار پانچ ٹی۔ ۲۳ لاک بیڈ ترقی جیڈ سے بھی نمبر تھے جو عام طور پر جیٹ کی ترقی پر وائے کے فرائض انجیم دیتے ہیں لیکن ان جیڈوں کو بھی کمزوری صلاحیت والے ٹھکانوں پر عملوں کے لئے ۲۳ رانچ کی شین گنز سے پس کر دیا گیا۔ پاک فضائیہ کے ہواؤں پر پانچ ایک ٹی۔ ۲۳ موجود تھا۔

عمل کا انداز ان کا جو تھا اڈہ ہری جنگ کے دائرہ کار سے ایک ہزار میل سے بھی زیادہ دور مشرقی پاکستان کے دار الحکومت ڈھاکہ کے قریب تھانوں میں واقع تھا۔ اس پر تعینات دوا اسکو اڈرن نمبر ۲ کے بارہ عدد ایف۔۶ سیبر جیڈوں نے بے مثال فرض شناسی کا مظاہرہ کرتے ہوئے اپنی جنگ خود آپ ہی لڑی۔ مغربی پاکستان میں ہنگامی طور پر جیڈوں سے انہ کی سہولتوں کے لئے بعد میں ۵ ہواؤں کو ڈھاکہ والا جیڈ راء اور والٹن پر منتقل کیا گیا۔ اس سے طویل فاصلے کی کارروائیوں کے بعد جیڈوں کو واپس لانے میں کچھ آسانی ہو گئی۔ جیٹ اور جیڈ تک کہ پشمن انجمن والے تمام جیڈوں کو اگلی صف کی کارروائیوں کے لئے تعینات کر کے پاک فضائیہ نے یہاں پر کر دیا تھا کہ اس نے اپنی صف کے کمزور ترین جیڈوں کو بھی معرکوں کے لئے پیش کر دیے۔ اس طرح پاک فضائیہ اپنی دوسری صف کے جیڈوں کو اگلی صف میں لاکر آنے والی جنگ میں قومی بقا کا خطرہ ملک کے آہنی حزم کی عکاسی کر رہی تھی۔

چھلانگ پر تعینات اسکو اڈرن نمبر ۲ کے پانچ عدد لاک بیڈ سی۔ ۳۱ کو چھپے ہی کشمیر میں فراہمی رسد کے امدادی کام میں اہم کردار ادا کر چکے تھے مستقبل کا ٹیل میں اس سے بھی زیادہ اہم کام انجام دینا تھا۔ چھلانگ اور داری پور پر دو لاک ۲۵ کا بغیر حصہ یعنی اسکو اڈرن نمبر ۲ کے چار برشل فریڈر جیصل کا سدائی کے لئے پیش کر دیئے گئے جبکہ اسکو اڈرن نمبر ۲ کے بری اور آبی سطح سے پھداد کے قابل چار عدد گدال الباترس دس عدد سکروسکی۔ ایچ۔ ۱۹ اور کامان۔ ایچ۔ بی سیلی کا پڑوں کو تلاش اور انسانی جان بچانے کے عام روانہ کام سے ہٹا کر جہازات خدمت پر مامور کر دیا گیا۔

اسکو اڈرن ریڈ انفریجین جیڈ کی کلان میں اسکو اڈرن نمبر ۲ کے گروہوں ایک نے بحری جائزے کے بعد وقتی ۳۱ گشتی کاروائیوں میں جن کے لیے انہیں ۲۷ گھنٹے کی پرواز کرنا پڑی۔ کراچی میں بحریہ کے جیٹ کو رٹر کے ساتھ ایک فضائی بحری آپریشن کا ایک مختصر مرکز قائم کیا گیا تاکہ ضرورت پڑنے پر پاکستان نیوی کو امدادی جاسکے۔

غالبی منت غیر مسلح گروہوں نے روز بروز چھ سے سات گھنٹے گشت میں اپنے موسمی و فرائض میں حد دینے والے ڈیڑھ کو بھری فریڈر جیڈوں کو سمندر پر دشمن کے جہاز اور آبدوز کی ہوس کا شکیں۔ اگر دشمن کے جیڈ جہاز آبدوز نظر آتے تو گروہوں پاک فضائیہ کی ضروری فوٹ کو طلب کرتے مگر بندوستی بحریہ ہنگامہ کے اندر ہی تقیم رہی۔

کراچی اور مغربی پاکستان کے جنوبی علاقے کو سب سے بڑا خطرہ بندوستان

کے جیڈ ہوا جہاز و کثرت سے تھا جس پر دو درجن سی ڈاک ٹاکا مبار جیڈوں کے علاوہ تقریباً نصف درجن آبدوز شکن بیرسکوت ان سے بھی موجود تھے۔

حالانکہ اسکو اڈرن نمبر ۲ نے آپریشنل سرگرمیوں کے اہل صرف دو ہوا جیڈ کے ساتھ ستمبر میں اپنی کارروائیوں کا آغاز کیا لیکن اس نے ایسا انتظام کیا کہ سمندر پر وکثرت پاکسی اور بندوستی بحری جہاز کی نقل و حرکت پر نظر رکھنے کے لئے ایک اہل دوس ضرور تھا جس میں موجود تھا۔ ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ۱۹۶۵ میں وکثرت مرت اور تبدیلی کے مراحل سے گزر رہا تھا۔ اسی وجہ سے معرکے میں بعض طور پر شریک نہیں ہوا۔

رہبان انجمن والے کامان۔ ایچ۔ ۲۳ سیلی کا پڑ بھی تھے جو زیادہ جلدی پر پھانے کے اہل ہیں انہیں مصیبت زدگان کی مدد کے ذیلی کام سے بنایا گیا تھا۔ غلاٹ سیفینٹ امداد اور یونس نے مشینوں پر آؤ کشمیر کے علاقے میں سطح سمندر سے ۹ ہزار فٹ کے بلند علاقے پر طویل اور مشکل کارروائی مکمل کی۔ ان کا اصل کام کشمیر کی ان پناہ گزینیوں میں بھاری توپ خانہ چھپانا تھا۔ جہاں عام طور پر مقامی ممکن نہیں ہے۔ انہوں نے بھاری توپ خانے کے لئے ۴ ستمبر کے دوران ٹوائل سیکڑ میں ۲۱ ہزار پونڈ گولہ باندھ بھی پھپھپ۔ دشمن کی طرف سے مارٹر فائرنگ کے باوجود ان تین عدد ایچ۔ ایچ۔ ۲۳ سیلی کا پڑوں نے اپنی ۶ پروازوں کے دوران تقریباً سو زخمیوں کو بھی اس علاقے سے اٹھانے کی جی امدادی چھپ کر پھپھپ۔ اور درجہ عالمی پیر کے دستوں کو ہزار پونڈ راشن اور ایک ہزار پونڈ وزنی سگنل کے آلات بھی فراہم کئے اور آخر میں رسا پورا کینڈی کے مقامی جھسہ اندر ۱۱ بجے ٹی۔ ۶ کی کے شامل ہو جانے کے بعد پاک فضائیہ کی حربی صف بندی مکمل ہو گئی۔ تجربہ کار انسٹرکٹرز ہواؤں کے ساتھ ۲۰۳ رانچ کی پراؤنگ مشین گنز سے پس یہ جیڈ سے چند لمحوں ۹۰ پونڈ وزنی چار عدد راکٹس کے کرات کے وقت خاص طور پر اندر گورڈا سپور۔ چھانکوت ڈیڑھ بندوستی بری فوج کو برساں کرنے کے لئے استعمال کئے گئے اپنے نسبتاً کم اسلحہ کے ساتھ ٹی۔ ۶ بی بی سے عام طور پر ہواؤں کے نام سے یاد کیا جاتا ہے۔ اپنے صوبہ انجمن اور ہوا واسطہ پلنے والے پنکھوں کے شر کے ساتھ نہیں پرواز میں رات کے وقت دشمن پر کافی ٹوڑ تھپاتی وہ ہواؤں کے کاوش بنا ہو گا۔

کچھ بھی تھا ۱۲۰ فٹ کی رفتار سے ٹی۔ ۶ جیڈ سے ہرات دو تین گھنٹے پہلے سڑک پر ٹریفک روک دینے میں کامیاب تھے اور فوجی گاڑیوں پر پڑتے ہواؤں کے علاوہ انہوں نے کم از کم ایک ریل گاڑی کو بھی ٹھکانے لگایا۔ یہ کارروائی ۱۹ ستمبر کو بند کر دی۔ اس لئے کہ چاند کے تاریکی وجہ سے رات کے وقت دشمن کی نقل و حرکت کو دیکھنا ممکن نہیں رہا تھا۔ خوات کے سلسلے انتہائی نازک یکسو رفتا پشمن انجمن والے جیڈ سے کسی ایکٹر ونگ آلے کی مدد کے بغیر پوری جنگ کے دوران دشمنوں کی جیڈ کی سطح پر مصروف رہے اور ان میں سے کسی ایک کو بھی نقصان نہیں لگنا ہوا۔

پاکستان کے کل ۱۲۱ صف اول کے جیٹ جیڈوں کے مختلف اقسام کے تیس ترقیاتی ٹرانسپورٹ جیڈوں سے اور سیلی کا پڑ سمندر اڈوں پر منع تھے۔ اگست ۱۹۶۵



۱۹۶۵ء کی جنگ سے قبل انڈین ایئر فورس نے  
ابتدائی طرز کے تقریباً ۱۰۰ عدد جنگ - ۷۱ سوویت  
روس سے حاصل کئے تھے یہ طیارے سب  
سے اعلیٰ صف کے ہوائی اڈے چٹانکوٹ  
پر تعینات تھے لیکن ۱۹۶۵ء کی جنگ میں ان کا  
کردار بہت ہی معمولی رہا۔

ہندوستان کو جنگ - ۷۱ طیاروں کے ساتھ  
۱۹۶۵ء سے قبل ہی سوویت روس سے چھپا  
آٹھ عددی ۷۵۰ وی کے گائیڈ لائن زمین  
سے فضا میں مار کرنے والے میزائل ملے تھے یہ  
مقابلہ تسخیر روسی میزائل دہلی میں ہندوستانی  
فضائیہ کے اڈے کے دفاع کے لئے تعینات  
کئے گئے تھے۔



کے آخری دنوں میں پاک فضائیہ کے اخلازے کے مطابق ہندوستان کم از کم ۵۵ فیصد میدان میں لاسکتا تھا۔ وہ جنگی منصوبہ بندی کے تحت ان میدانوں کو ۴۵ اسکواڈرن میں منظم کرنے کا اہل تھا۔ ہندوستانی فضائیہ کے پانچ سو سے زائد جہازوں کے صفِ اول کے بیٹ تھے جو ۴۰ لاکھ اور ۳۰ لاکھ اسکواڈرن میں منظم تھے۔ ان میں دس صدویک۔ ۲۰ لاکھ۔ ۲۱۰ برطانیہ کے حاصل شدہ ۱۱۰ ہینٹر ہینٹر ایئر کرافٹ اینڈ کے تیار کردہ ۱۰۰ عدد بیٹ کے علاوہ ۱۰۰ عدد ڈاموٹ میسرز ۵۶ عدد ڈاموٹ اور اگن ۱۳۲ پرانے قسم کے دیہاڑا ۵۳ عدد کینبرا بمبار اور فضائی جاسوسی کے لئے ایس، کینبرا ایس کے شامل تھے۔

عددی اعتبار سے ہندوستانی فضائیہ کو پاکستان ایئر فورس پر ایکس کے مقابلے میں چار کے تناسب سے برتری حاصل تھی اور اگر انڈین ایئر فورس کے امدادی کام والے ۱۹۱ ٹرانسپورٹ جہازوں اور ۴۰ ہیل کاپڑوں کو شامل کر لیا جائے تو پاک فضائیہ سے اس کی عملی قوت کا تناسب ایک کے مقابلے میں پانچ ہو جاتا ہے۔

یہ ستم خیزی ہے کہ ہندوستان اور پاکستان دونوں ہی نے عین فیصلے پر ضرب کے لئے کینبرا استعمال کے۔ فرق یہ تھا کہ ہندوستان کے پاس پاکستان کے مقابلے میں دو گنے کینبرا موجود تھے۔

حالانکہ جگہ ٹیٹ لاکھ جہازوں کے علاوہ ہندوستان کا ساز و سامان زیادہ جدید نہیں تھا لیکن پھر بھی اس کے سہارے ہندوستان جنگ کی حالت میں نقصانات جیسے کی جاسکتی کر سکتا تھا جبکہ پاکستان کو ایسا کوئی اختیار نہیں تھا۔ اس طرح برائی اڈوں کے علاقے میں مشرقی اور مغربی پاکستان کے کلاخہ برائی اڈوں کے علاقے میں ہندوستانی ٹھکانوں پر ضرب کاری کی دسترس رکھتے تھے۔ ہندوستان کے پاس پوری طرح میں ضرب کاری کے اہل تقریباً دو دہائی برائی اڈے تھے۔ اگست میں انڈین ایئر فورس نے مغربی پاکستان کے شمالی علاقے کے علاقے انبار چندی گڑھ، جواڑہ، ہٹا، کھٹ، آدم پور، سرگرم پر اپنی ہائیڈروجن قوت جمع کر دی تھی۔ اس کے علاوہ جنوبی خطے میں جام نگر جو دھیر، اور س سے کافی بہت کر پونا میں بھی جہازوں کے تعینات تھے۔ پاکستان کی سرزمین میں گنپا سنس، زہرے کی وجہ سے اس کے تمام ڈسٹرکٹس بڑے بڑے نازک مقامات اور پانی پلدار اسے ہندوستانی جہازوں کے ایک ایک حملوں کا نشانہ بن گئے۔ پاکستان کے پاس مسیح حور پر لاکھ جہازوں کا رہنمائی کرنے یا دشمن کی تلاش کے لیے ایئر ٹیفر۔ کھنڈہ کوئی راڈر بھی نہیں تھا۔ پاکستان کے پاس جہازوں کی بندی جانپنے والے آلات کی صلاحیت بھی محدود تھی۔ دو خاص ہینڈل میں ۲۰۰ نفوس تھائی کی طرف ان کو زادیہ تاکہ پرکھنے والے دہشت گرد کا اٹھارہ کرنے والے ایف پی ایس۔ ہرگز گنڈول انٹر سیشن ای سی سی آنی نواح میں سیکس اور جنوب میں جین پر نصب تھے۔ اس کے علاوہ پرانے قسم کے ۱۰۰ بمباروں کا دار مشرقی پاکستان اور دیگر مقامات پر موجود تھے۔

اس کے مقابلے میں ہندوستان کے پاس پانچ یونٹ، پانچ برائے جی سی آئی اور بیمار یونٹوں کی رہنمائی کرنے والے کم از کم ۱۲ یونٹ موجود تھے۔ پیشگی اصلاح دینے والے گز گنڈول انٹر سیشن راڈر میں سب سے زیادہ اہم روسی ساختہ بڑی طاقت والے سرخسی۔ پی۔ ۲۵ دو عدد راڈر انبار اور امرتسر میں نصب تھے۔ یہ آئے والے دنوں میں پاک فضائیہ کے لئے کافی تکلیف دہ ثابت ہوئے۔ ہندوستان کو ایک اور فائدہ یہ تھا کہ اس کے پاس زمین سے فضائیہ مار کرنے والے سوویت ساختہ وی۔ ۵، وی کے گائڈڈ لائن میزائل موجود تھے۔ ان میں سے پہلے چھ یا آٹھ میزائل ہندوستان کو اس وقت سٹے تھے جب فروری ۱۹۶۳ میں روس نے مدراہ بننے والے لگ۔ ۲۱ فیصد کا پلا جہاز پیش کی تھی۔ یہ میزائل دہلی کے علاقے کا فضائیہ ڈول پتر پٹن کے لئے دیتے گئے تھے اور انہیں وی کے علاوہ علاقے کے کئی برائی اڈوں پر نصب کیا گیا تھا۔ جن میں انبار اور چندنی گڑھ بھی شامل ہیں۔ حالانکہ یہ سوویت میزائل صرف دو پھیلاؤ والے جہازوں کے لئے اصل طور پر تھے لیکن ان کی ایک فوہل یہ بھی تھی کہ یہ اپنے علاقے پر بند کرنے والے جہازوں کو ملکی جہازوں کی زد میں دھکیل سکتے تھے۔ لیکن اس کے باوجود ایسا کوئی بریک۔ ڈائیں میں کے مطابق ۱۹۶۵ء کی جنگ میں پاک فضائیہ کا کوئی جہاز ہندوستانی "مام" ڈسٹریکٹس لڈا۔ زمین سے فضائیہ مار کرنے والے کا نشانہ بنا ہوا۔

ہندوستانی فضائیہ کی طاقت کے مقابلے میں پاک فضائیہ صرف اپنی تمام سطحوں میں متاثر کن قیادت، اپنی قومی بغاوت کے تحفظ کے احساس سے پیدا ہونے والا آجی مرم سخت ترین تربیت اور تجربہ ہی پیش کر سکتی تھی۔ فنی اعتبار سے ہندوستان کے خلاف استعمال کے لئے پاک فضائیہ کے پاس صرف ایک ٹرپ کا پٹر فضا سے فضا میں مار کرنے والا ساڈ ڈنڈر میزائل کی شکل میں تھا۔ پاک فضائیہ کے ۲۵ نیفد سے بھی کم سیر جہازوں اس میزائل سے ایس تھے۔ لیکن جنگ کے دن انڈین ایئر فورس کو جی احساس ہوا جو کہ ہر سیر میزائل سے ایس ہے۔

فضا سے فضا میں دو رنگ مار کرنے والے اس میزائل کے نشانے کا مطلب یہ تھا کہ ہندوستانی جہازوں سے فضائیہ معرکوں میں اپنی مرضی سے پاک فضائیہ کے سیر جہازوں سے جان بچا کر نکلنے کے قابل نہیں رہے تھے۔ اور میک۔ ۲ ایف۔ ۱۰ پر صوب ساڈ ڈنڈر نے پاکستان کو زیادہ موثر مغربی نظام فریم کر دیا تھا۔ اسٹانڈرٹ کی سہایت درکار دگی کے پیش نظر ہندوستانی فضائیہ بھی اسے بڑی قدر کی نظر سے دیکھتی تھی اور اسے "جیٹاش" کے نام سے یاد کرتی تھی۔ ہندوستان کے سپینیک۔ ۲ لگ۔ ۲۱ ساڈ ڈنڈر کے ہم پیر ویسی طرز کے فضا سے فضا میں مار کرنے والے روسی ساختہ کے۔ ۱۳ یا "اول" میزائل سے ایس تھے لیکن ۱۹۶۵ء کی جنگ میں نہ تو لگ نے سرگرمی دیکھ کر نہ ہی میزائل کیس استعمال ہوا۔ "آپریشن گز گنڈول" کے آغاز پر دونوں طرف ہی صف بندی تھی اور جب یکم ستمبر کی سہی کرنے کے ساتھ بھر جہاز ملک کی کان میں پاکستان آرمی کے

بارہویں ڈویژن نے جنگ بندی لائن کے دوسری طرف کشمیر کے علاقے چھب میں جوڑیاں اور اکھنور کی طرف پیش قدمی کی تو پاک فضائیہ نے سارا دن یہ کنٹرول کے علاقے پر حملہ گشتی پروازیں جاری رکھیں۔ زیادہ تر حملہ گشتی پروازیں ایک ایف۔۱۰۴، نائٹ کی مدد کے ساتھ ایف۔۷۶ کی ایک جوڑی پر مشتمل تھیں۔ بری لڑائی میں ہندوستانی جہازوں کی کسی بھی مداخلت کا فوری جواب دینے کیلئے ہندو طرغ مستعدان جہازوں نے اشتعال انگیزی سے گریز کرتے ہوئے سرحد کے دس میل اندر گشتی پرواز کی۔ اس سرے پر بھی پاک فضائیہ کے کانڈرا پیف نے ہدایات جاری کیں تھیں کہ سرحدوں کی حدود و ردی نہ کی جائے۔ مگر وہ اس کا فائدہ نہ دے سکتے تھے۔

پاک فضائیہ کے تمام اڈوں کو انڈین ایئر فورس کے ممکنہ حملے کے لئے تیار رہنے کا حکم دے دیا گیا۔ اس طرح ابتدا میں پاکستان کی تمام کادشوں کا رخ صرف فضائی دفاع کی سمت تھا۔ حقیقت میں پاک فضائیہ نے اپنی پالیسی مقصد قوت لانڈی میں اس مقصد کے لئے اسی ایئر ڈیفنس ایئر کورڈر سرور زمین کے تحت نئے سرے سے قائم ہونے والے ایئر بیڈ کو آرڈر کے حوالے کر دی تھی۔ اسی جگہ بقیہ سب جہازوں کو اسسٹنٹ پیف آف ایئر اسٹاف (آپریٹنگ) ایئر کورڈر دریم خان ہدایات دے رہے تھے۔ یہ دونوں جلا واسطہ طور پر کانڈرا پیف کے سامنے ہوا رہے تھے جو اسی طرح آرمی بیڈ کو آرڈر میں صدر ایوب خان سے رابطہ قائم کئے ہوئے تھے۔ یکم ستمبر کو ایئر بیڈ کو آرڈر میں عام توقع ہی تھی جیسے ہی کشمیر میں پاک فوج جنگ بندی لائن سے دس یا پندرہ میل آگے بڑھے گی ہندوستانی فضائیہ اس کے خلاف کارروائی شروع کر دے گی۔ پاک افواج کا یہ مقصد دن کے بارہ بجے تک پورا ہو گیا۔ پاک افواج کی پیش قدمی سے متعلق بہت افراخیز آرمی تھیں لیکن کچھ سینئر فوجی افسروں کی طرف سے ذاتی طور پر صورت حال کا مشاہدہ کر کے تجزیہ نہیں کیا گیا تھا۔ اس لئے ایئر وائس مارشل نور خان نے ایک بار پھر خود یہ دیکھنے کا فیصلہ کیا کہ چھب جوڑیاں سیکڑ میں کیا ہو رہا ہے۔ چکلا کے ہوائی اڈے پر ایک سینسنا۔ٹی۔۳۰ میں اچھل کر بیٹھنے کے بعد وہ محاذ کے قریب گجرات میں ایک چھوٹے سے ہوائی اڈے پر ہارپنچے اور وہاں سے ایک فوجی پائلٹ انہیں دشمن کی فوج کا مشاہدہ کرنے والے ایک چھوٹے سے سینسنا۔او۔۱۰ طیارے میں دیئے گئے قوی کے اوپر دھوئیں اور شعلوں میں اپنے بوسے میڈ پر لے گیا کہ وہ تازہ ترین صورتحال دیکھ سکیں۔ نور خان نے اسی وقت ماشام ۵ بجے شام ۵ بجے تھیں کو ٹیلیفون کر کے بتایا کہ ایک تنگ راستے پر پاک فوج کے دستوں ٹینکوں اور توپخانے کی تعداد بہترین نشانہ ہے اور کسی بھی طرح دشمن کی فضائیہ اسے نذرانہ نہیں کر سکتی۔ یہ پیش گوئی کا نا درواقد تھا جیسے ہی کانڈرا پیف کی ہدایت پر گشتی پرواز کے طے شدہ وقت یعنی ۵ بجے شام میں اضافہ کیا گیا اور سب جہازوں کی ایک جوڑی فضائیہ بلند ہوئی۔ ہندوستانی فضائیہ کے طیارے چھب سیکڑ میں آپہنچے۔ ان کی آمد غالباً چھب سیکڑ کے ہندوستانی کانڈر کے اس غیر پیغام کا نتیجہ تھا۔ جس

میں اس نے اپنے بیڈ کو آرڈر سے "فہم کی کی بول" طلب کی تھی۔ یہ بول ۱۵ بج کر ۲۰ منٹ یا فضائیہ کے الفاظ میں ۱۰ بجے پر ایک کینبرا اور دو بیہار اور تین فیرشاخ شدہ بیٹ جہازوں کی شکل میں آئی۔ پاک فضائیہ کے نگران والے شبے نے ان کی آمد کی اطلاع دی۔ ہندوستانی فضائیہ کے جہازوں نے آتے ہی جنگ بندی لائن کے پار پاک فوج پر حملے شروع کر دیئے۔ پاک آرمی کی اربنٹ اپیل پر جس میں ایک سرے پر لعلی سے ۲۰ ہندوستانی جہازوں نے اپنے سر پر ہاتھ دیا تھا۔ دسی کنٹرولر گروپ کپٹن ایم زیڈ بیٹ نے ان کو سب جہازوں کو بن کے گشتی دقت میں اضافہ کر دیا گیا تھا۔ محاذ کی طرف روانہ کر دیا اپنی گشتی پرواز کی ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی سے دونوں سب جہازوں نے جن کو سارا دن یڈر سہ فراز رفیق کی کانڈرنگ آفیسر نمبر ۱ اسکاڈرن اپنے نمبر ۱ کی یونٹ سے فوٹ یونیٹ انتہا بھٹی کے ساتھ اڑا رہے تھے۔ سورج غروب ہونے سے پہلے غراب نو ۱۰ کی کے باوجود تقریباً ۱۰ ہزار فٹ کی بلندی سے دشمن کو اس وقت دیکھ یا جب دو دو بیہار نہیں بالکل اپنے نیچے اڑتے نظر آئے۔ جب رفیقی دیپا تر جہازوں کے قریب پہنچے کی کوشش کر رہے تھے تو ان کے نمبر ۲ نے ۹ ہزار فٹ کی بلندی پر دو دو کینبرا دیکھ لئے جو مغرب کی طرف بڑھ رہے تھے۔ اور پھر مزید دو دو دیپا تر نظر آئے جو سب کی طرف بڑھ رہے تھے ابھی غلات یونیٹ بھٹی نے اپنے

کانڈرنگ آفیسر کو بائیں طرف بٹنے کے لئے کہے جیسے ہے سب کو دیپا تر کے دوسرے بڑے کانڈرنگ کے لئے موڈا ہی تھا کہ اسکاڈرن یڈر رفیقی نے اپنی ۵ رانچ کی براڈنگ مشین گن کی ایک تیز چوڑ سے پہلے دیپا تر کو تنوں میں تبدیل کر کے تباہ کر دیا۔ انہوں نے اس وقت تک راستہ تبدیل نہیں کیا جب تک کہ دوسرا دیپا تر بھی ٹھکانے نہ لگ گیا تب وہ اپنے نمبر ۱ کی مدد کے لئے پہلے اس وقت تک اس سرے کی دہ سے وہ دونوں کی بلندی تک پہنچے آپہنچے تھے۔ رفیقی نے بھٹی کو بتایا کہ اس کا عقب محفوظ ہے اور بھٹی نے یکے بعد دیگرے دو دو دیپا تر گرا دیئے۔ بھٹی نے دوسرے دیپا تر پر مغرب بھاڑ کے بعد قیادت کرنے والے جیسے کا نشانہ یا اوسلی وادی۔ دیپا تر فوراً ہی سرے کے بل زمین پر آ رہا۔ غالباً بھٹی نے ہندوستانی فضائیہ کے پائلٹ کو ہلاک کر دیا تھا۔

اس جھڑپ میں جیسے لے نیچے آگئے تھے کہ پاک فضائیہ کے گروہ کنٹرول انٹر سیشن سے ان کا رابطہ منقطع ہو گیا لیکن جیسے ہی بلندی پر پہنچے رفیقی نے گروپ کپٹن بٹ سے پوچھا۔ "آپ کیا جانتے ہیں کہ وہ کون کون کریں یا صرف خوفزدہ کر دیں۔" ہلاکت "گروہ کانڈرنگ ایئر سیکڑ سے جواب دیا۔" اور تم یہ کر گزرتے ہو اور اسکاڈرن یڈر رفیقی کا جواب تھا "ہاں اس سرے کے جن ہلاک ہونے والے تین ہندوستانی پائلٹوں کی وضع شناخت ہو گئی۔ لائٹ یونیٹ لے کے جھگوڑے دیوی جوشی اور ایس جھروڈی کی



ہلاکت اور چارویں سپاہیوں کا نقصان۔ دوسرے دن ہندوستان کے وزیر اعظم نے پارلیمنٹ میں تسلیم کیا۔ ہندوستانی فضائیہ نے دعویٰ کیا کہ اس نے پاک فوج کے ۴ ائینک اور ۲۰ یا ۲۰۰ بھاری فوجی گاڑیاں تباہ کر دیں۔

جیسے ہی پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف نے محاذ کے دوسرے دہائی کے بعد سرگودھا کے ہوائی اڈے پر اپنے سینٹر۔ ۱۰۰ سے باہر قدم رکھا انہیں پہلی فضائی بمباری اور اس میں ہندوستانی فضائیہ کے خلاف فیصلہ کن کامیابی کی خبر سنائی گئی۔ انہوں نے پہلا "جوشکا" کرنے پر پاک فضائیہ کے دونوں پائلٹوں کو ذاتی طور پر مبارکباد پیش کی۔ اس بڑی کامیابی سے فوجی فوجی صورتحال پر خوشگوار اثر پڑا۔ ایک طرف تو اس سے مددی طور پر کمزور پاک فضائیہ کے حوصلے بلند کرنے میں مدد مل دوسری طرف پاک بری فوج کو موقع و امداد پر بعد بمباری پڑنے والے لپے فٹابوں کو بہت قریب سے دیکھنے کا موقع ملا۔ اس چھوٹے سے معرکے نے فضائیہ پاکستان کی ایسی بڑی قائم کردہ جیسے پوری جنگ کے دوران برقرار رکھا گیا۔

کورنبرج کے آرٹیلری کمانڈر بریگیڈیئر امجد چودھری نے اپنے ایک خط میں پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف کو لکھا۔

"محب میں آپ کے بالکل چھے اقدام نے مجھ سے ذہنوں پر بلاشبہ بے اثر قائم کر دیا ہے کہ میں دشمن کی فضائیہ کی فعلی پرواہ نہیں کرتی ہاں ہے۔ ہر جگہ جگہ کا اسی وقت تعین ہو چکا تھا۔ ہم اس شاندار منظر کو کبھی نہیں بھول سکتے۔ اس نے ہمارے حوصلے بلند کر دیے اور ہمیں تیز رفتار آواز دھا کیا ہے۔"

بے ہندوستانی فضائیہ کے حملے سے پاک آرمی کے بھاری جاتی دہائی نقصان کی خبر ملی تھی جس سے پاک فضائیہ کو کچھ توشیح لاقی ہوئی لیکن آخر معلوم ہوا کہ نقصان صرف ایک آدمی اور ایک توپ کا ہوا ہے۔ اس کے ۲۰ منٹ بعد چار جہازوں میں کوٹلیا بمبارتیا گیا تھا کہ حملے سے معمول نقصان ہوا لیکن اس وقت پاک فضائیہ کے ۱۰ جہازوں کے لئے دشمن سے رابطہ قائم کرنے کے لئے خودداری بہت غراب ہو چکی تھی۔

۲ ستمبر کو جب پاک فوج کے ساتویں ڈویژن کے جی اوسی بمبار جنرل اختر ملک نے اجن کی جگہ لگے دن بمباریوں کی فاس نے کان سنہائی جو بعد میں صدر پاکستان بنے، جب پرتیبھ کر یا اور دریائے نیلی کے پار مشرقی کنارے پر برج بنڈ قائم کیا تو اس بات پر بڑی حیرت تھی کہ ہندوستانی فضائیہ نے اس میں کوئی مداخلت نہیں کی۔ حقیقت میں ۲ ستمبر کے دن ہندوستانی فضائیہ کی کسی کارروائی کا کوئی پتہ نہیں تھا۔ یہی ۲ ستمبر کی صبح کو سوئی کی پہلی کرن کے ساتھ پاک فضائیہ کی طرف سے اپنی بری فوج کی کھڑ پورٹ پر ہندوستانی فضائیہ نے کوئی رد عمل نہ کیا۔ صبح ۵ بجے ۳۰ منٹ پر سرگودھا سے چھپے چار ائینک ۶۶ جہازے جن میں سے ہر ایک کے ۲۰، ۵۰ یا ۲۰۰ ائینک کے ۲۰ راکٹوں اور

۵۰ ائینک کی مشین گنوں سے بیس تھا۔ اسکوڈرن نمبر ۱ کے کمانڈنگ آفیسر کوڈرن لیڈر عالم کی قیادت میں پرواز پر روانہ ہوئے۔ صبح کی گہراؤں فضا میں پہلی پرواز کے ساتھ ان سپر جہازوں نے ہندوستانی دفاعی مرکز جوڑیاں کا نشانہ کیا۔ ان کا مقصد اس مرکز کی فوجی سی "دھانی" کرنا تھا۔ ان کے پیچھے پانچ منٹ بعد سپر کا دوسرا سیکشن روانہ ہوا۔ ایک سپر فوجی خزانہ کی وجہ سے پرواز میں شریک نہیں ہو سکا جوڑیاں کے قریب عالم کے سیکشن نے فوجی دستوں اور جوڑیاں کے ایک اجتماع کو نشانہ بنایا جس کے بلے میں بعد میں آر۔ ۲ کے جہازے سے ہڑتلا کر۔ ایک ریسٹ ہاؤس تھا جسے اس سیکٹر میں ہندوستانی فوج کی ترتیب کے لئے ہیڈ کوارٹر کے طور پر استعمال کیا جا رہا تھا۔ فلائٹ ایفینٹ یوسف خان کی قیادت میں سپر کے دوسرے سیکشن نے ۴ ہزار فٹ کی بلندی پر چکر لگانے کے بعد فوجی جوڑیاں اور درمیانے درجے کے ٹینکوں کا ایک قافلہ دیکھا جو انھوں کی سمت سے آرہا تھا۔ ان پر حملے میں یوسف خان کی مدد کے لئے عالم کا سیکشن بھی شامل ہو گیا۔ چارہ ٹینک توپوں کی وقت فوقتاً فائرنگ کے باوجود پاک فضائیہ کے سپر تقریباً ۲۰ منٹ تک مسلسل ہدف کے اوپر رہے اور کوئی نقصان اٹھائے بغیر انہوں نے ۴ ائینک اور تقریباً ۲۰ فوجی جوڑیاں کو تباہ کیا یا نقصان پہنچایا۔ فلائٹ ایفینٹ یوسف خان اس معرکے کو یاد کرتے ہوئے کہتے ہیں کہ ہم جب واپس آئے تو ہماری مشین گنیں خالی تھیں اور ایندھن کے ٹینک بھی تقریباً خالی ہو چکے تھے۔

ساداؤن سپر جہازے ایک ایف۔ ۱۰۴ کے ساتھ پاکستانی سرمد کے ایئر انڈ جیم سنھرا آباد کے علاقے میں ۲۵ سے ۳۰ ہزار فٹ کی بلندی پر مرنے لگی پڑے میں معروف رہے۔ ایف۔ ۶۶ کی اٹھارہ اور اسٹارٹنٹرک چھ گشتی پروازوں کے دوران ہندوستانی فضائیہ سے کوئی رابطہ نہ ہو سکا لیکن پاک فضائیہ کے اس دستے نے بری فوج کی فضائی تنظیم کے ایفینٹ کرنل باہر کے ساتھ مل کر اس وقت ایک چھوٹا سا کارنامہ کر دکھا۔ جب کرنل باہر ایک فیر سیس ہیل، ۵۰ بی بی کا پٹر میں کیپٹن اکبر کے ساتھ چھٹی سکواڈرٹ انٹرنی کے ۵۲ ہندوستانی سپاہیوں کو گرفتار کر لائے۔ یہ سب ہی اپنی کمانڈ جوڑیاں کے ساتھ ماروے پیچھے ہٹ رہے تھے۔ پاکستانیوں نے ان کے قریب ہیل کا پٹر آکر انہیں گرفتار کر لیا۔ شمال سیکٹر میں بڑی معمول میں اضافے کی توقع کے پیش نظر ۲ ستمبر کو اسکوڈرن لیڈر قادیان کے اسکوڈرن نمبر ۱ کے دس سپر جہازے ۵۰ سی پی سے سرگودھا منتقل کر دیئے گئے۔ اگلے صبح اسکوڈرن لیڈر اے۔ یو (جی) احمد کا اسکوڈرن بھی سرگودھا پہنچ گیا۔ ۵۰ سی پی سے سرگودھا منتقل ہونے والے اسکوڈرن لیڈر ایس ایم رب کو دنگ آپریشن آفیسر کی ذمہ داری سونپ کر سرگودھا کے دنگ کمانڈر مسعود لے سکند کی کان میں ایک نئے ضربی منظر کا اضافہ کر دیا گیا۔ اس طرح اب سرگودھا کے پاس چھ مکمل ڈاکا اسکوڈرن جمع ہو گئے۔ ان کے علاوہ ایک یا دو چھوٹے یونٹ بھی تھے۔ اس بھاری جمع کے باوجود بحران کے دن

میں سرگودھا کی آپریشنل صلاحیت پر کوئی منفی اثر نہیں پڑا۔

اُس وقت پاک فضائیہ کے علم میں یہ بات نہیں آئی لیکن یکم ستمبر کے فضائی  
معرکے کے بعد انڈین ایئر فورس کے کمانڈر انچیف نے اپنی حربی قوت سے اور گن  
اور ویپائر طیارے ہٹانے کا فیصلہ کر لیا تھا کیونکہ یہ پرانی طرز کے طیارے پاک  
فضائیہ کے سپر طیاروں کا سامنا کرنے کے قطعی اہل نہیں تھے۔ اس طرح ہندوستانی  
فضائیہ کی صف اول طاقت سے ۱۲۸ ویپائر اور ۵۶ ڈاسرٹ اور گن غائب  
ہو گئے اور اس کی مجموعی قوت میں تقریباً ۲۵ فیصد کمی واقع ہو گئی۔ ابھی یہ بے  
ہونا باقی تھا کہ پاک فضائیہ کے سپر اپنے حقیقی حریف ہندوستان کے سبز اور

نیٹ کے مقابلے میں کتنے مؤثر ثابت ہوں گے۔

یہ بات بالکل واضح تھی کہ مقبوضہ کشمیر میں پاک فوج کی مسلسل پیش قدمی  
کے نتیجے میں ملحد ہی مزید معرکے ہوں گے اور یہ طے کرنے کا موقع مل جائے گا  
کہ ہنڈلر نیٹ کے مقابلے میں سپر کیا کر سکتے ہیں۔ نئے فضائی معرکوں کا ممکن  
محاذ کی ابتدائی صورتحال کے سامنے سے واسپی پر کمانڈر انچیف کے اس فیصلے  
سے بھی مزید بڑھ گیا کہ پاک فضائیہ کو برسی افواج کی درخواست پر فروری ۱۹۶۵  
پہنچانا اور متناہی ممکن ہو سکے زمینی حملوں کا سلسلہ جاری رکھنا چاہیے۔ صرف اس  
شرط کے ساتھ کہ یہ حملے علاقہ جنگ تک ہی محدود ہیں۔



# اولیہ عرفین تھے







ایک اور جہاز کے درمیان دو بڑی ٹکرائی کے نتیجے میں کم ستمبر کو ۱۹۶۷ء میں دو میگ ۱۷  
طیاروں کی ٹکرائی کے بعد بہبود کی لہر نے برف سردہ بڑا کالہا سے بعد اس سنگت  
جسٹاس نڈاس کے مطابق اس وقت تھیں۔ دو میگ ۱۷ بہبود ستالی لٹائی کی خدمت پر مورتے

اسے اپنا اسکے علاوہ سوویت روس نے ایٹین ایر فورس کو ۲۷ میگ ۱۷یشن۔ ۱۱-۱۴  
یشن انجن واسے ٹرانسپورٹ لیا اسے بھی ۱۹۶۰ کے بعد فراہم کئے۔ یہ لیا اسے بعد  
فلس سی۔ ۱۴ پر مشق ٹرانسپورٹ اسے ۱۹۶۰ میں بننے کے لئے تھے۔ ایون ۱۹۶۰ء  
تک ایٹین ایر فورس کی خدمت کو اسے رہا بین ایٹین ایر فورس کے سی۔ ۱۴ اس  
کے بعد بھی کافی مختلف خدمات رہا اور رہا۔





۱۹۶۵ میں انڈین ایئر فورس کے پاس ۸۰۰ عدد  
ڈوراسٹ میسرطیارے تھے جو ۱۹۵۰ کے  
عشرے میں بلا واسطہ طور پر حاصل کئے جانے  
والے ۱۰ طیاروں کا حصہ تھے۔ یہ طیارے اپنے  
۱۰۰۰ لوبہ شری کی بنیاد پر بنائے گئے تھے لیکن  
جہاز کی موثر آرائی میں نسبت کم مہارت تھی اس کی  
سب سے بڑی کمزوری اس کی مضبوطی نہیں  
تھی۔ ہوا فوجیوں نے انڈیائی اربو جیٹ سے موازنہ  
یہ جہاز کے جی ای ۱۰۰ اربو جیٹ سے نسبتاً  
زیادہ طاقتور تھا



ہندوستانی فضائیہ کی جہازیں ہندوستان میں  
ہندوستان ایئر کرافٹ میٹھرا ایل اسکے تیار  
کردہ ۸۰۰ عدد کے ڈوراسٹ میسرطیارے شامل  
تھے اس طرح پاک فضائیہ کے اڈانے کے  
مطابق یہ ہندوستانی فضائیہ کی تقریباً ایک  
چوتھائی جہاز تھی۔ ترقی پزیر نیٹ کی ایک غیر معمولی  
طرح یہ بھی تھی کہ یہ طیارہ اپنے انٹرکریک کی جہاز  
تو سیتا کو ایئر بریک کے طور پر بھی استعمال کر سکتا ہے



ہندوستان کے علاقے میں فراہمی رسید کے لئے استعمال ہونے والے یہ طیارے معمول کے مطابق  
مادائی تقدمات کے باوجود انڈین اسکواڈرن کے ساتھ اب بھی خدمت پر مامور ہیں۔

سوویت یونین سے فوجی ساز و سامان کے حصول کے سلسلے میں انڈین ایئر فورس کو ۱۹۶۰  
کے بعد ۴۴ حدائقوں سے این-۱۲-۱ ٹرپو پروپ ٹرانسپورٹ طیارے سلسلے ہمارے کے





# لنکھنؤ اور جبری مداخلت

کر کے لیکن ہندوستانی قضایہ کے پارٹیٹ دیا سے ان کی طرف بڑھے نظر آئے جو مختلف سمت سے آرہے تھے۔ نلاسٹ یٹینٹ یوسف خان اسس کو بیان کرتے ہوئے کہتے ہیں۔

”میں نے آہنی پاپے ہنرو سے کہا ٹیک (فاضل ایندھن کے ٹیک جو معرکے سے پہلے دیا سے کا وزن کم کرنے کے لئے عام طور پر گرا دیئے جاتے ہیں) گرا دو اور میں نے اپنے سیر کو بند کرتے ہوئے ٹیک کی سمت رخ بدلا شروع کر دیا میرے ٹیک میں کالیک ٹیک جھوٹے لگا اور جب وہ کالک پٹ کے اندر اس مسئل پر قابو پانے میں مصروف تھا اس سے میرا رابطہ ٹوٹ گیا اس لئے میں نے اس سے کہا یہاں سے نکل جاؤ اس کے ساتھ ہی مجھے اپنے میزائل کا سر طے لگا۔ اس کا مطلب یہ تھا کہ میزائل اپنے ہدف سے ربط کی حالت میں آچکا ہے لیکن جیسے ہی میں نے اپنے ہی آر۔ ۸ سے وار کرنا چاہا میرے دیا سے کو بجھنے لگا شروع ہو گئے، میں نے ہٹ کر دیکھا تو دو ٹیک دیا سے میرے پیچے موجود تھے اور جیسے ہی ان میں سے ایک تیزی سے میرے اوپر سے گزرا میں اس کے پیچھے جھپٹ پڑا مگر وہ راستہ بدل کر نکل گیا۔“

طلاٹ یٹینٹ خان کے سیر کا کنٹرول ٹیک طرح کام نہیں کر رہا تھا اس لئے کہ ان کے دیا سے کے مٹی سے ریٹات کی ۳۰ ایم ایم والی توپ کے شدید دھماکے خیز گولوں کی ضرب لگی تھی۔ سیر کو بچنے والے اس نقصان کے باوجود انہوں نے سطح زمین سے چند رہ سو فٹ یا اس سے بھی کم بلندی پر آتے ہوئے سرک جاری رکھا خوش قسمتی سے مدد ان کے بالکل قریب مٹی ٹیکس پیسے دے یا رٹ دیا روں کے ساتھ مزید دو ٹیک اور آئے تھے اور وہ چو دیا روں کے خلاف تنہا معرکے میں ٹٹے ہوئے تھے کہ ان کے نمبر ۸ نے اس

اس سے وقت جب ۲ ستمبر کو پاک آرمی نے جوڑیاں کے راستے سری نگر کے دروازے اکھنور کی سمت پیش قدمی شروع کی تو پاکستان اور ہندوستان کے درمیان باقاعدہ جنگ کی حالت قائم نہیں ہوئی تھی اور یہی نوع کی سرگرمیاں کشمیر میں جنگ بندی لائن کے آگے نہیں بڑھ پائیں تھیں۔ اکھنور کے فوجی جائزے کے لئے دو مسلح سیر اور معمول کے مطابق ایک ایف ۱۰۰ اسٹارٹ فائبر نے صبح ساڑھے پانچ بجے یہاں سے اس دن پاک فضائیہ گریپوں کا آغاز کیا۔ دیا سے تو یہی کو مجبور کرتے وقت پاک آرمی کے ساتویں ڈویژن کی طرف سے فوجی کارروائیوں کے لئے فضائی تحفظ کی درخواست کے ساتھ ہی روشنی پھیلنے سے پہلے اسی پر اور پشاور کو بھی ہوشیار کر دیا گیا تھا۔

پشاور کے ٹیک دیا روں کی ایک ذمہ داری سری نگر پر انڈین ایئر فورس کی سرگرمیوں پر نظر رکھنا بھی تھی۔ یہی وہ اڈہ تھا جہاں سے نیچی پرواز کرتے ہوئے ہندوستانی پشاور پر ہلکے سے گشت کرنے والوں نے اس موقع پر صرف ایک کینبرا ایک ٹرانسپورٹ دیا سے کی موجودگی اور بارہ مول کے قریب دس بارہ ٹیکوں کی نقل حرکت سے آگاہ کیا۔

پہلی پرواز کے ایک گھنٹے بعد مگر وہاں سے روانہ ہونے والی دوسری جہاز تھی پرواز نمائندہ ڈیڑھ گھنٹے کے مطابق ایک ایف۔ ۷ پر مشتمل تھی۔ سیر دیا روں کو طلاٹ یٹینٹ (معد میں اسکا ڈرن اینڈ) یوسف خان ایسے نمبر ۸ ٹیک آئیرسٹ کے ساتھ آڑا رہے تھے۔ یہ گشتی جہاز انہ صوب کے علاقے کے لئے تھی ابھی انہیں اپنے حلقے پر گشت کرتے وقت ہی گزرا تھا کہ سیر کے گراؤم کنٹرول آئیرسٹن (ایم سی آئی) نے بتایا کہ تقریباً پانچ نامعلوم ساخت کے بیٹ دیا سے ۲۹ ہزار فٹ کی بلندی پر موجود ہیں۔ سیر دیا روں کو انہی طرف جانے کی ہدایت کرتے ہوئے کہا گیا کہ انہی کم تعداد یعنی دو کے مقابلے میں ایک ہونے کے باوجود انہیں دیکھنے کی کوشش کرو۔ سیر دیا سے ان سے کوئی رابطہ قائم نہیں

میں شرکت کے لئے واپس آنا شروع کیا۔ فلائٹ لیفٹیننٹ خان نے اس اسٹار فائٹر کو غوطہ لگاتے دیکھا جسے فلائنگ آفیسر عباس گشتی پرواز کے قیصر کے رکن کی حیثیت سے اڑا رہے تھے اسٹار فائٹر نے آواز سے بھی زیادہ تیز رفتار کے ساتھ ۴۵ ہزار فٹ کی بلندی سے معرکہ میں الجھے ہوئے طیاروں کے درمیان غوطہ لگایا۔ ایف۔ ۴۰ کو ایک اور مخالف کے ناکام تعاقب کے بعد سکیور کنٹرول نے معرکہ کی سمت جھپٹ پٹنے کی ہدایت کی تھی اس کے چند ہی منٹوں کے بعد دونوں طیاروں کو بھگانے کے لئے کالی ثابت ہوئے بقیہ ٹیٹ طیارے سبیر طیاروں سے اس وقت تک ڈانگ فائٹ میں الجھے رہے جب تک کہ وہ سبیر کی جوڑی کے درمیان سینڈ ویج ہو گئے

اور مصیبت کو سر پر دیکھ کر انہوں نے زمین کی طرف غوطہ لگایا اور جاگ کھڑے ہوئے۔ آخر تک بے خوف و خطر معرکہ میں ڈٹے رہنے والے فلائٹ لیفٹیننٹ خان نے اپنے حریفوں کا تعاقب کرنے کی کوشش کی لیکن بعد ہی معلوم ہوا کہ ان کا طیارہ ۲۵۰ فٹ کی رفتار سے زیادہ تیز نہیں جاسکتا۔ طیارے کے انجن کی آپہلی ایم کی گردش پر برا اثر پڑا تھا اور وہ اس کے بعد صرف یہ کر سکتے تھے کہ اپنے زمینی طیارے کو چسپاں دیتے ہوئے سویل واپس پیچے اڑے ہلے آئیں، ان کے پاس ایندھن بھی آخری حد پر تھا وہ ریڈیو اور دوست دشمن کی شناخت کے خصوصی آلات سے محروم ہو چکے تھے انہوں نے اپنے ہنر کو آگے روانہ کیا اور سرگودھا واپس آئے۔ یہاں پہنچ کر انہیں معلوم ہوا کہ ان کے طیارے کے

SA



۳ ستمبر ۱۹۶۵ء کو ایک فضائیہ اعلان میں رازوں کے درمیان پہلے فضائی معرکوں میں سے ایک میں فلائٹ لیفٹیننٹ یوسف علی خان کے صحت۔ ۶۶ کو ڈانگ فائٹ کے دوران ایک ٹیٹ طیارے کے ۳۰ ایم ایم کے شدید حملہ سے شیل کی ضرب لگی، بورٹ ایویٹر جسٹس فیوز لیج اور ڈیگ کو شدید نقصان پہنچا جس کے باوجود ایک فضائیہ کامیاب طور پر موت کے لئے سرگودھا برتر کرنے میں کامیاب ہو گیا۔



نہیں بیٹے کے کھینے کا اشارہ نہیں مل رہا ہے اور یہ پسہ پھینس گیا ہے لیار سے  
 میں بریک کا دباؤ بھی ختم ہو چکا تھا غلاٹ لیٹنٹنٹ خان بتاتے ہیں کہ  
 "میں نے اڈے کے اوپر سے اڑتے ہوئے لیٹنٹنٹ  
 کے بازوؤں کو جو اس لہر کا ترسنے کے لئے ضروری احتیاط کا  
 اشارہ کیا میرے پاس بریک تو تھے نہیں اس لئے میرا طیارہ  
 دن وے کے آخری سرے پر حادثاتی مدد تک پہنچا نہ سکا۔ لیکن  
 مزید کوئی نقصان نہیں ہوا۔ طیارے کو پہلے ہی بہت نقصان پہنچ چکا  
 تھا۔ بانڈوں کے اوپر کا بڑا حصہ، رڈر اور بائیں طرف کا ایئر ٹیر  
 ٹائپ تھا ایک سفید لڈر بریک کے نیچے فوڑ پڑ گیا سیس گستا  
 جواجن ٹر بائیں کے قریب تھا آٹھ اینج کا سوراخ کر کے نکل گیا تھا:

غلاٹ لیٹنٹنٹ خان کے سبر کو گئے والی سب سے فیر معمولی ضرب  
 ایک ۲۰ ایم ایم کاشیل تھا جو ایک ساؤنڈ ڈرامیزائل کے اندر نیل پانیپ تک  
 لپس کر فٹ دو اینج طوفی ہی آ رہا۔ ۲۰ کے مین وسط میں پٹا تھا میزائل کا سامنے  
 کا حصہ جس میں وار ہیڈ اور میزائل کونٹا نے تک پہنچنے والے حساس آؤٹ  
 نصب تھے شیل کی ضرب سے اڑ گئے تھے (مد میں مل گئے) اس کے ساتھ  
 ہی ۳۰ ایم ایم کے شیل کے ہزاروں اسپرٹ طیارے کے بازوؤں میں چوست  
 ہو گئے تھے جس کی وجہ سے طیارے کا انڈر ریج باؤنڈر تک سڑنا شروع ہو گیا تھا۔  
 اس سنگین نقصان کے باوجود پاک فضائیہ کے دیکھ بھال اور مرمت والے  
 نیچے کے ایچ آر اسکواڈرن لیڈر ایم وجید اللہ اور ایچ آر ٹیک اسکواڈرن کی کمان  
 کرنے والے اسکواڈرن لیڈر آئی اے قاضی کی نگرانی میں اس سبر کی جلد مرمت  
 کر کے اسے دوبارہ عملی سرگرمیوں کے لئے بھیج دیا گیا اور اس طرح غلاٹ لیٹنٹ  
 خان کی کاوشوں میں ہاتھ ٹاکر باگ فضائیہ کے میٹینس حملے نے پاکستان  
 ایئر فورس کے ایک سبر کی تباہی کے آل انڈیا ریڈیو کے اس دعوے کی  
 تردید کر دی جس کی بنا پر انڈین ایئر فورس کے اسکواڈرن لیڈر زیور کیپور  
 کو درجہ عطا کیا گیا۔

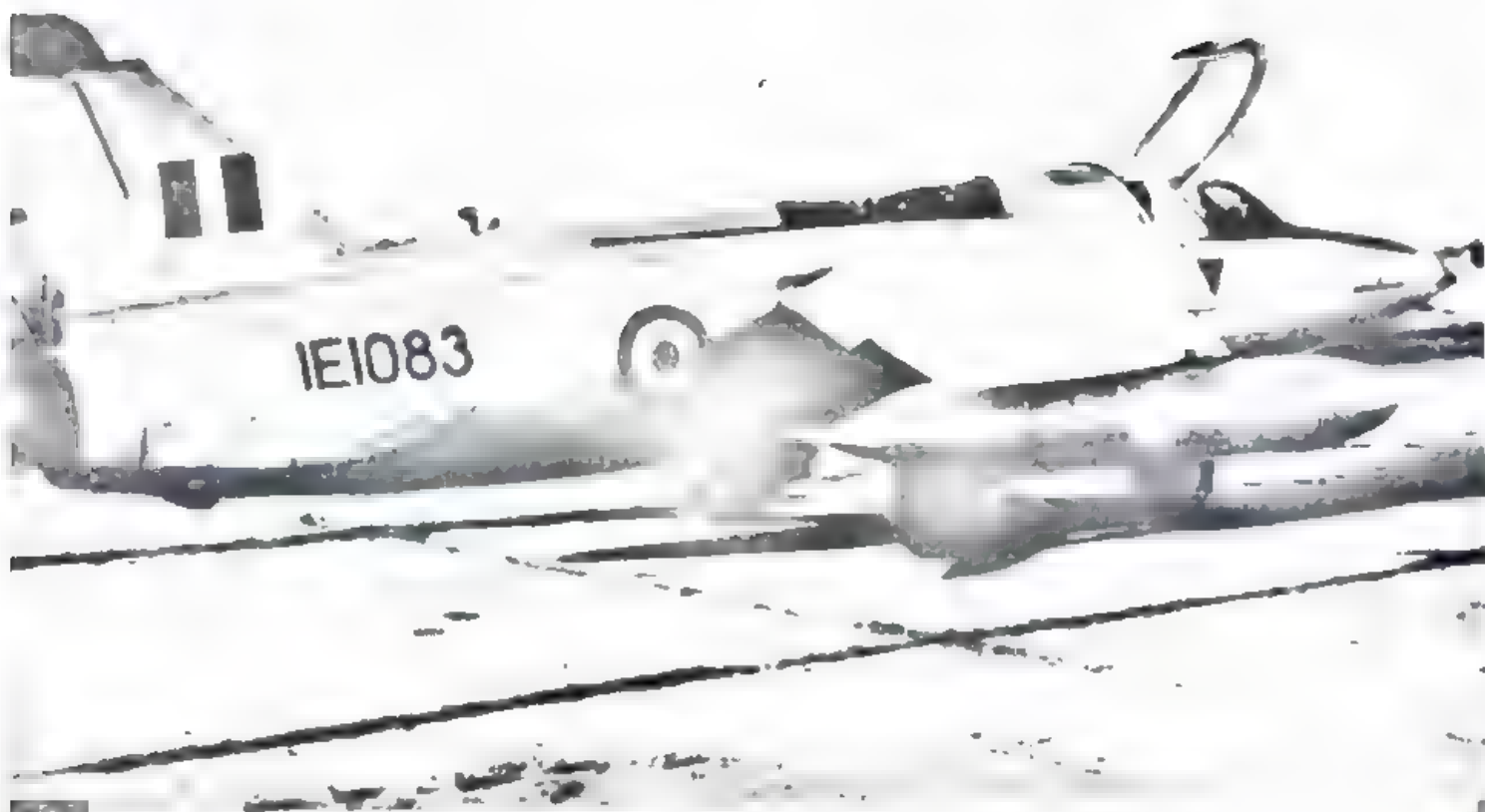
لیکن اس سرے کے تسلسل میں ہونے والے ایک اور واقعہ نے یقیناً  
 ہندوستانی فضائیہ کے حوصلے پر اثر ڈالا ہو گا۔ ایک اور ایف۔ ۱۰۵ ایفے غلاٹ  
 لیٹنٹنٹ مسکیم اندازدار ہے تھے سکیر کی ہدایت پر اس سرے میں مدد کے  
 لئے بھیجا گیا۔ مگر سرے ختم ہو چکا تھا۔ مسکیم اندازدار نے اسٹار فائر کو میک ۱۰۵ کی رفتار  
 پر چڑھتے تھے انہوں نے سکیر سے کہا تھا کہ مجھے ہی میں سرے سے اینج میں  
 پر سٹیک باؤں مجھے مطلع کر دیا جائے تاکہ مجھے اپنی رفتار کم کرنے کا کافی وقت مل  
 جائے۔ مین اس وقت انڈین ایئر فورس کا ایک ٹیمٹ طیارہ حکیم اندازدار کے سامنے  
 آگیا۔ ٹیمٹ کا پائلٹ سوچی رہا ہو گا کہ وہ ایک ایف۔ ۱۰۵ سے تو بچ کر نکلا تھا  
 دو سرے سامنے آگیا۔

ٹیمٹ طیارہ پاک فضائیہ کے فیر متعل جوانی اڈے پسرور کے اوپر  
 اینج سے چھ ہزار فٹ کی بلندی پر اڑ رہا تھا۔ یہ طاقسیا کوٹ کے جنوب  
 میں ہندوستان کی سرحد کے قریب واقع ہے ٹیمٹ کے پائلٹ نے ہتھیار  
 ڈالنے کا اشارہ کرتے ہوئے اپنے انڈر ریج چھکا دیئے اور پراشوت کی  
 مدد سے طیارہ صبح سالم اتار لیا حکیم اندازدار نے ٹیمٹ تک اس کے اوپر  
 اس وقت تک چکر لگاتے رہے جب تک کہ ٹیمٹ کے پائلٹ کو پاکستانی  
 فوج کے دستوں نے پکڑ نہیں لیا۔ تحقیقات کے بعد پتہ چلا کہ ٹیمٹ کا پائلٹ  
 انڈین ایئر فورس کے ٹیمٹ اسکواڈرن کا کمانڈر اسٹار اسکواڈرن لیڈر بیجے پال تھے  
 کھنڈ تھا۔ وہ ہواڑہ سے اڑا تھا جہاں وہ گذشتہ شام انبار سے پہنچا تھا پٹا ٹیمٹ  
 پر دوبارہ اندھن بننے کے بعد اس کے چھ طیاروں کی فائر مشین کو بھمبر کے  
 علاقے میں ہندوستانی فوج کی مدد کے لئے بھیجا گیا تھا۔ لیکن تعداد میں کم

اپنے دھمک چہ پر سامانہ ڈرامیزائلوں کو لے کر ہوئے اسکواڈرن نمبر ۲ کے میک ۲  
 اسٹار فائر سے اس کے مدافعت کا صلاحیت کا اعتراف کرتے ہوئے انڈین ایئر فورس  
 اے ۲ مدعا جس کے نام سے یاد کرتی تھی۔









تعداد مل کر سرحد کے والی ٹکڑے ہاتھ دلائیے جیسا کہ اب بھی پاکستانیوں کے  
بتا دینے پر یہ ممکن ہے۔ اس کے ساتھ ہی ایک نیا متفقہ قیامت والا سبک دہی میں  
نے نشانہ بازی کے مشکل حالات میں بھی ہوتا کارکنی کا مظاہرہ کیا۔

اسکو اڈن پور میں اسکا مقامی متعلقہ جرات سے نیٹ کے پائلٹ ہال میں نے  
شری لائی کوئی پاکستانی سٹ کوئس اسکا مقامی نے انہیں ایر فورس کے اسکو اڈن پور  
سے سرحدیت لی اور بعد ازاں نیٹ کی مثبت سے شری لائی کوئی لائی رہا۔  
ہونے کے باوجود پاکستانیوں کے ہوا بازوں نے نیٹ اسکو اڈن کی اس  
کوشش کو کامیاب قرار دیا۔ اس کے بعد انہیں ایر فورس کے نیٹ کے پائلٹ  
نے دہلی میں اسکو اڈن پور میں ہوا بازوں کے ساتھ اس کی دہلی میں  
نہیں کام ہو گئیں تھیں۔ اس ہندوستانی قیدی نے جسے انہیں ایر فورس سے  
حراست کے دوران ہی برطرف کر دیا تھا۔ ان پاکستانی ہوا بازوں سے شری لائی  
جو پہلے اس ہوا باز کے ہاتھ کے لئے متعین کئے گئے تھے اسکو اڈن  
لبریری ہال سنگھ نے دہلی میں پاکستانی ہوا بازوں کے ہوا بازوں کو  
اسے اشارت بھی نہیں کر سکی تھی۔ اس کے پائلٹ کو یہ علم نہیں تھا کہ  
پاک فضائیہ کے اسکو اڈن پور میں اسے عاقبتی رائل ایر فورس کے ساتھ  
نیٹ ہوا بازوں کی تربیتی پروگرام کر چکے ہیں۔ ہوا فوری نیٹ کے مقابلے میں ہندوستان  
لبریری ہال سنگھ کے تیار کردہ نیٹ فائبر میں بہت کم فرق تھا اور اس پر قابو  
لانا اسکو اڈن پور میں رہا تھا کہ کئی کئی سالوں میں تھا۔

پھر وہ اپنے اپنے تین دن بعد جب نیٹ طیارہ چھ سبک دہیوں کی  
حفاظت میں سرحد کو پہنچا تو اس کا ہی سر سے استقبال کیا گیا۔ نیٹ کی  
عربی صلاحیت کا اندازہ تو نیٹ کے بعد ہی ممکن ہو سکا تھا اس کے بہت سے  
دار حلیہ ہی میں ہو گئے یہ سب سڑتے وقت سب سے متعلقہ میں نسبتاً کم دائرہ  
باندھے والا چھوٹا کھڑا طیارہ ثابت ہوا جہاں تک اس کے سبب تک پہنچنے  
کا دعویٰ تھا۔ حقیقت تو یہ ہے کہ ہندوستانی اس بارے میں خود اسے ہی پہچانتے  
ہے۔ پاکستانی کی نظر میں نیٹ طیارہ ہندوستان کے علاقے میں کامیابی  
کا حامل تھا۔ پاکستانی بھی یقین کرنے کو تیار نہیں کہ پوری جنگ کے دوران  
کسی ایک بھی سبک دہی سے لڑا گیا ہو۔ ہندوستانی فضائیہ کے مقابلے میں  
پاک فضائیہ کے عزم اور ہندوستان کی علامت کے طور پر اب یہ نیٹ ہندوستان  
سرحد میں رکھ ہو ہے۔ اور جب گرفتاری کے فوراً بعد اس کی توپوں کا ساتھ  
کیا گیا تو وہ بالکل خلیج کام کر رہی تھیں۔

جب یہ واقعات سے بھرپور دونوں دستوں پر ہوا تو پاکستانی  
مہم کوئی ہوا بازوں کی کئی کئی ان میں سے ۱۵ سرحد کو دھا سے اور ہندوستان سے  
ہوئی تھیں یہیں سے جنگ میں وجود کوشش کے دشمن سے کوئی رابطہ قائم  
نہ ہو سکا تھا کہ ہندوستانی ہوا بازوں سے بچنے کی کوشش کر رہے تھے لیکن کئی  
انجین نے ہوا میں کیا تو پاکستانی کی حکمت عملی کا اور فوری جواب دہ ہے گا  
اس مسئلہ کے لئے وہ اندیشہ ہوا کہ اسے اپنے چند سینئر افسروں کو لے کر سرحد کو دھا

پہنچے اسٹیشن لائن پر پکیشن (مل ایر فورس) ایم لبریری اور دوسرے  
چند ہندوستانی ہوا بازوں کے ہاتھوں سے تبادلہ خیال کے بعد کئی ہندوستانی  
کیا کہ انہیں ایر فورس کی ڈی فائبر میں کے پہنچنے کے پیش نظر اسٹیج پر دہلی میں  
کر دی جائیں۔ یہ بھی فیصلہ کیا گیا کہ کئی ہندوستانی ہوا بازوں کے ہاتھوں سے  
۱۵ سے ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہے ہوں تو ان کی پرواز کے وقت  
منٹ بعد فضائیہ میں ہندوستان کے ہاتھوں سے دو ایٹم ۱۰۰ ایٹمی سطح پر پرواز کریں تاکہ  
ہندوستانی ہوا بازوں کے ہاتھوں سے ہندوستان اور ہندوستان کے ہاتھوں سے ہندوستان  
اس میں شرکت کے لئے تیار رہیں۔ عملی طور پر یہ طریقہ کار کوئی زیادہ کامیاب  
ثابت نہ ہوا لیکن اس کی مدد سے پاکستانی فضائیہ کو ہندی ہوا بازوں کے خلاف  
سے ہندوستانی ہوا بازوں کا موقع مل گیا۔ خیال یہ تھا کہ جب ہی ہندوستانی فضائیہ  
کے ہندوستان کے میں انہیں سبک دہیوں سے بہت کراہیت ہو۔ اس کے لئے  
میدان صاف کر دیں۔ اس طرح کی کئی پروازیں ہو سکتی ہیں کہ اس طرح پر شروع  
کی گئیں جب پاکستانی نے ہندوستانی مقبوضہ کشمیر میں دشمن کو پیچھے دھکیلتے ہوئے  
ہوا بازوں کے صفات پر پیش قدمی شروع کی لیکن نظریے کے تحت سرحد  
آرائی کے لئے ہندوستانی فضائیہ کے تعاون کی کمی تھی کیونکہ اس طرح  
پر سرحد کے قریب شمالی علاقوں میں واقع اگلی صف کے ہوائی اڈوں پر  
کھڑے ہونے کی ضرورت تھی جو ہندوستانی ہوا بازوں کی طرف سے کسی رد عمل  
کا اظہار نہیں کیا گیا اور نہ ہی اس طرح پر پاکستانی فضائیہ کے طیاروں کو حفاظت  
کرنے والے ہندوستانی طیاروں کا پیچھا کرتے ہوئے ہندوستانی سرحد

میں جانے کی اجازت تھی۔

پاک فضائیہ کو اس مدت کی مصنوعی جنگ کا ایک فائدہ یہ ہوا کہ اسے سانس لینے کی جگہ مل گئی۔ اور اس نے کمانڈے سے متعلق مسائل اور باڈ کا مقابلہ کرنے کے لئے اپنے منصوبے میں ضروری تبدیلیاں کر لیں۔ ناکافی گنجائش کی وجہ سے ایئر بیڈ کو اسٹاف راولپنڈی اور ایئر بیڈ کو اسٹاف درمیان کچھ تقسیم کار موجود تھا۔ اسے سی ایس ایس آفیشلز اور اسے اسی ایئرڈیفنس کے درمیان تقسیم کار کی پوری طرح وضاحت نہیں کی گئی تھی لیکن اس مسئلے کا حل کمانڈر انچیف کے اس فیصلے سے کر دیا گیا کہ ایک فضائیہ کے ایئرڈیفنس اسٹاف کو گراؤ کنٹرول انٹر سیسٹم سیکرٹریٹ میں سیکرٹریٹ منتقل کر دیا جائے وہ سیکرٹریٹ پر نمودار ہونے والی فضائی صورت حال کی روشنی میں ایئر کمانڈر اور سروس جین کے بعد اس تجربے کے ساتھ انہیں اپنی صلاحیتوں کا بھرپور استعمال کرنے کا موقع مل گیا۔ اس طرح وہ دفاعی کارروائیوں پر متعین افراد کو حکمت عملی کے لئے فوری ہدایات دینے کے قابل ہو گئے۔

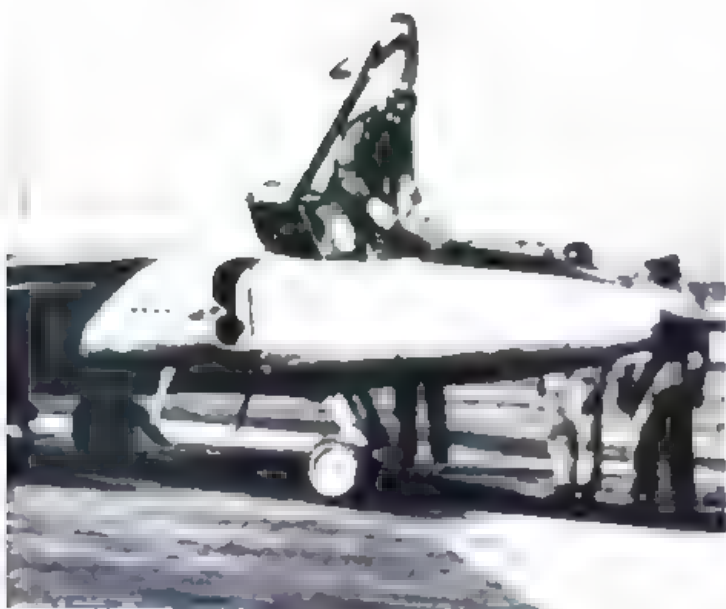
کمانڈر انچیف کی دوسری تشویش شمال اور جنوب کے لئے سیکرٹریٹ اور بدین میں نصب پیشینی اطلاع دینے اور کنٹرول راڈ انحصاریات کے نازک محل وقوع کے بارے میں تھی یہ دونوں ہندوستان کی سرحد کے قریب واقع تھے ان کے آلات پلاسٹک کے گنہ کے اندر تھے اور یہ گنہ تیس چالیس میل دور سے صاف نظر آتے تھے انہیں پوشیدہ کرنا بھی ممکن نہیں تھا یہ انحصاریات آسانی سے ہندوستانی حملوں کا نشانہ بن سکتی تھیں۔ اور ان کا نقصان ہراس انگیز مسئلہ ہوتا اس لئے کہ متبادل سازو سامان بھی موجود نہیں تھا ان انحصاریات کے دفاع کے لئے ۱۶ عدد طیارہ شکن توپوں کی ایک بٹری موجود تھی لیکن یہ بھی بچی پرواز والے دشمن کے طیاروں کے اچانک حملوں کے سامنے بے بس ہو سکتی تھی۔ دفاعی اختلالات میں کچھ تبدیلیوں اور گتس پرواز میں اضافے کے باوجود بعد کے واقعات نے ان خدشات کو صحیح ثابت کر دیا۔ حقیقت تو یہ ہے کہ پاک فضائیہ کی منصوبہ بندی کی مشقوں کے دوران یہ فرض کر لیا گیا تھا کہ ساری کارروائی ان انحصاریات کی مدد کے بغیر کی جائے گی لیکن یہ انحصاریات کسی نہ کسی طرح پوری جنگ کے دوران سرگرم عمل رہیں۔

ہرستمبر کو فضائی دفاع کے لئے ہونے والی ۳۴ پروازوں کے علاوہ جن میں ۴ کے علاوہ سب ہی سرگرمی سے تھیں پاک فضائیہ نے جوڑیاں اور لکھنؤ کے قریب وجہ میں ہندوستانی بری فوج کے خلاف زمینی حملوں کے لئے بھی پروازیں کیں۔ جنوں کے علاوہ میں فلائٹ لیشنٹ جیونی کے ہمراہ ایک نیچی پرواز کے دوران اسکواڈن لیڈر ایم کی کوپلی زمینی ٹور باری سے اڑ گئی لیکن اس کے باوجود وہ اپنے ٹوٹے ہوئے طیارے کو سرگرمی سے بچانے سے پہلے دشمن کے توپ خانے پر گولیاں برساتے رہے۔ اسکواڈن لیڈر ایم کی اسکواڈن لیڈر لیشٹ کی قیادت میں اسی طرح کی ایک اور کارروائی کے دوران

جس میں یا راسٹار فائٹربین ۴۰ مخالفت کے لئے اور موجود تھے قسمت نے ساتھ دیا اور تجربوں کے آغاز کے بعد پاک فضائیہ کو اپنے پہلے نقصان کا سامنا کرنا پڑا۔

راکٹوں سے لیس چار چار سپر طیاروں پر مشتمل دو سکین اور اس کے بعد نیپام سے مسلح مزید چار طیاروں نے لکھنؤ سے جوڑیاں کے راستے پر ہندوستانی فوجی گاڑیوں کا ایک طویل قافلہ دیکھا اور ۲۹ لاک تباہ کر دیا۔ جب تک اسکواڈن لیڈر ایم کی احمد کی قیادت میں تیسری فلائٹ موقع وارڈ پر پہنچی تو نپام کے لئے وہاں کچھ باقی ہی نہیں بچا تھا اور جب یہ سکین کسی متبادل ہدف کی تلاش میں چکر لگا رہا تھا تو لکھنؤ کے پل سے انہیں جوڑیاں کے اوپر طیارہ شکن توپوں کی شدید فائرنگ کا سامنا کرنا پڑا لیکن انہوں نے جوں کے جنوب میں اس مقام پر نمودار ہوا ایک فیڈلٹی کوارٹر معلوم ہوا تھا۔

فضائی مخالفت کا کہیں نام و نشان بھی نہ تھا لیکن جب یہ طیارے نیچی سطح پرواز سے نکل رہے تھے تو سکین کے آخری رکن ناصر محمود بٹ کے طیارے پر ضرب لگی اور وہ ایکٹ کرنے پر مجبور ہو گئے۔ اس علاقے میں انڈین ایئر فورس کے کوئی طیارے دیکھے ہی نہیں گئے اس لئے یہ خیال تھا کہ سپر طیارہ ایک آبی کی طیارہ شکن گولہ باری کا شکار ہوا ہے۔ لیکن جنگ کے بعد معلوم ہوا کہ اس علاقے میں تقریباً ایسے ہی اوقات میں فلائٹ لیشنٹ درجہ سکھ ہوتا تھا کہ ایک سپر طیارہ کرنے کا اعزاز ملتا ہوا ہے۔ ہندوستانیوں نے دوسرا سپر طیارہ کرنے کا بھی دعویٰ کیا لیکن ایک فضا کے ریکارڈ میں ایسے کسی نقصان کا تذکرہ ہی نہیں ہے۔





۱۹۶۵ء کی فضائی کارروائیوں میں ایک کوڈو سرور  
 حسین نے ہم کو رادار ایک جو ملے سیکٹر کے مرکزی  
 رڈ اور سینٹر سیکٹر کے ملنے کے سربراہ تھے۔ سائبر  
 کوڈو سرور میں ۱۹۶۵ء کی جنگ کے فوراً بعد  
 مرکز ہمارے جوانی اڑے پر کمانڈر انچیف اور  
 صدر ایوب خان کے ساتھ۔



۱۹۶۵ء کی جنگ میں پاک فضائیہ کی فہرست میں  
 علی جان سے لے کر سکواڈرن لیڈر کے صدر  
 ملک سید انور۔ ۳۰ سبھی کو محمد علی حسین تھے ان  
 سب سے زیادہ اور فرسودہ طیاروں نے ہلاکت  
 کا نشانہ بننے کیلئے ۶۰ بچے کو رادار لیا گیا اور اکثر  
 کسی حادثہ کے نتیجے میں مرکزی میں تھے یا۔



ان دن ایئر فورس کے بکے نیٹ طیارے کو ایک  
 فضائیہ ایک ہیڈ، مگر نسبتاً نوٹ ہمارے قرار دیتی تھی  
 ۱۵۔ ۲۰ بکے کھڑا کر دی گئی اور سب سے توجہ میں  
 سب سے زیادہ سے لے کر نوٹس کا حامل خاندان  
 اور فوجی کے نیٹ طیاروں کا یہ دست کشیر ہیں  
 مری ٹھکانہ پورٹ پر نظر آ رہا ہے۔



بری فوج کی طیارہ شکن توپوں کے حملے کے لئے اپنے اور دشمن کے طیاروں کی شناخت ایک شکل مند تھا اس لئے کمرے میں شریک دونوں حریف نہ صرف ایک ہی شناخت والے سپرادر بنٹر طیارہ بلکہ ایک ہی طرز کینبرا مہار استعمال کر رہے تھے اس سلسلے میں ایک آرمی کے دستوں کو متحرک نہیں سمجھایا جاسکتا اس لئے کہ ان سے اب تک میں کہا جاتا رہا تھا امر کے اوپر نظر کرنے والا کوئی بھی طیارہ تمہارا دشمن ہی ہوگا لیکن جنگ میں روکنا ہونے والے تمام حادثات میں خود اپنے ہی دوستوں کے ہاتھوں گرایا جانا سب سے زیادہ المیہ کا سبب ہوتا ہے۔

۲۱ ستمبر کی کارروائی کے دوران پہلی بار یہ اطلاع ملی کہ ہندوستانی فضائیہ کے ٹگ - ۲۱ سرگرم ہو گئے ہیں۔ ان طیاروں کی شناخت سکیر کے جی سی آئی نے ان کی پرواز کی رفتار سے کی تھی۔ ٹگ - ۲۱ سے نہ تو کوئی سامنا ہوا اور نہ ہی ان سپر سے رابطے کی کوئی کوشش جن کا راستہ ٹگ - ۲۱ روکنا چاہتے تھے۔ مگر ٹگ - ۲۱ کی رفتار اور کاوش سے اندازہ لگایا گیا کہ وہ چٹانوں کے اڈے سے کارروائی کے لئے آئے تھے۔

خیال ہے کہ ہندوستانی فضائیہ نے جوڑیاں کے اطراف بری جنگ میں مداخلت کے لئے ۲۲ سے ۳۰ طیارے بھیجے تھے لیکن ایک فضائیہ ٹگ - ۱۷ سے ۱۹ طیاروں کے گشت نے ہندوستانی فضائیہ کو پاک آرمی پر حملہ کرنے سے موخر ناما زمین روک دیا۔

۲۱ ستمبر کی کو پاک فضائیہ کی دیگر سرگرمیوں میں ایک آرمی کی درخواست پر فوجی پوزیشن کی تصاویر حاصل کرنے کے لئے لاک ہیڈ سارٹی - ۳۳ کی دو کامیاب پروازیں بھی شامل ہیں یہ بھی سرگودھا جی کی پروازیں تھیں جن کی کان اسکواڈن لیڈر ایم ایم احمد کر رہے تھے۔ حالانکہ آرمی - ۳۳ رجمنٹی طیارے مناسب تبدیلی کے بعد اس کام کے قابل بنائے گئے تھے اور وہ نسبتاً سست رفتار، فرسودہ اور دشمن کے مقابلے میں بہت کمزور تھے۔ لیکن پھر بھی انہوں نے ستمبر کے ان دنوں میں روزانہ اوسطاً دو پروازوں کا سلسلہ برقرار رکھا اور پرواز کے ۳۰ گھنٹوں میں ۶۰ مشن مکمل کئے۔ انہوں نے طیارے کے بغیر ۲۱ ستمبر کی کو تصاویر لینے کے لئے ایک مشن ٹھوٹل کے علاقے میں بھیجا گیا۔ جبکہ اس طرح کی کارروائی کے لئے دو سراسر مشن دو سپر طیاروں کی نگرانی میں اٹھوڑ بھیجا گیا۔

دوسرے موقع پر کسی لڑاکا طیارے کی نگہداشت کے بغیر آرمی - ۳۳ ہندوستان کے علاقے میں کافی اندر تک چلے گئے لیکن اس کے باوجود وہ ہوائی اڈے کی تصاویر اترنے میں کامیاب رہے کیونکہ انہیں ہندوستانی طیاروں کی مداخلت کے پیش نظر واپس آنا پڑا۔ سخت دفاعی انتظام والے شکاروں کی اہم تصاویر حاصل کرنے کے لئے ایف - ۸۹ اور اسٹار فائٹر استعمال کئے گئے اور اس کام کے لئے اسٹار فائٹر طیاروں میں کچھ ماہرانہ

تبدیلی بھی کی گئی۔ مگر ہندوستانی فضائیہ کا ایک طیارہ جس کا زون لینے کے کام میں مصروف تھا لیکن پاک فضائیہ کے مقابلے میں ہندوستانی سرحدوں کا انحراف کرنے اور جہلم اور گجرات کے علاقے کا سروے کرنے پر کوئی اساس نہ امت نہیں تھا اس کا بھیچا گیا لیکن اس پر کوئی گولی نہیں چلائی گئی۔ اقامت مقامہ کی سطحی کونسل اور سیکریٹری جنرل افغان کی طرف سے پاکستان اور ہندوستان سے فوری جنگ بندی کے لئے اقدام کرنے کی اپیل کے جواب میں دونوں ممالک کے متبادل نقطہ نظر کی وضاحت کرنے کے لئے ایروائس مائنسٹریل نوٹان نے شام کے وقت ایک پریس کانفرنس سے خطاب کیا۔ انہوں نے بتایا کہ

”حکومت پاکستان کی پالیسی کے مطابق پاک فضائیہ نے

اپنی جنگ ہندوستانی فضائیہ حدود کی خلاف ورزی نہیں کی ہے کمانڈر انچیف نے مزید بتایا کہ حکومت پاکستان کثیر کی جنگ بندی لائن کو جائز نہیں سمجھتی اس لئے پاک فضائیہ نے ہاشم اس لائن کے اوپر ہی تعداد میں زمینی حملے کئے ہیں۔“

”اس کے مقابلے میں ہندوستان فضائیہ معرکوں کے لئے اپنی چند کے وقت اور تمام کا انتخاب کرتا رہا ہے لیکن اب اس کو زیادہ دیر تک اس کی اجازت نہیں ملے گی۔ پاک فضائیہ حدود اور ہندوستانی سرحد باقاعدہ بین الاقوامی سرحد تک تعاقب کرنے میں بڑے ضبط سے کام لے رہی ہے۔ اب تک ہونے والی تمام جہزوں میں جاوے ہوا بانوں کو دو یا تین گنا زیادہ تعداد میں حربیت کا سامنا کرنا پڑا ہے لیکن ابھی تک چار ویمپائر گرانے اور ایک نیٹ پلانے کی کارگزاری کچھ زیادہ بری نہیں ہے لیکن حدودی برتری فضائیہ جنگ میں فیصلہ کن نہیں ہوتی حوصلہ اور جذبہ جنگ ہی اصل میں فیصلہ کن عنصر ہیں۔“

۲۱ ستمبر کو جوڑیاں پر پاک فوج کے قبضے اور گھنٹوں سے صرف ہمارے دور ایک برج ہیڈ کی طرف اس کی پیش قدمی سے ظاہر تھا کہ حالت اپنی انتہا کو پہنچ رہے ہیں۔ پاک آرمی سے بہت بڑی فوجی نفری اور قابل تعمیر موجوں نے ساتھ لڑنے والے جنرل چودھری اس پیش قدمی کو روکنے میں ناکام تھے۔ انہیں سخت جانی اور مالی نقصان اٹھانا پڑا تھا جوڑیاں کی شکست کے نتیجے میں ہندوستانی آرمی کی ایک مکمل میڈلر جمنٹ سے محروم ہو گئے اور ایک آرمی نے ہندوستان کی ان توپوں سے جدی کام لینا شروع کر دیا۔ اس کے علاوہ پاک فوج نے بڑی تعداد میں ہندوستانیوں کو قیدی بنایا اور پندرہ ہزار بھگت صحیح سالم اسے ایم ایس ٹیک اور بہت سی فوجی گاڑیوں پر قبضہ کر لیا۔

پاکستان میں اب اس بات پر کوئی شبہ نہیں تھا کہ کشمیر میں جہاں پاک

فوت تقریباً تین سو مرتبہ میل بر فابن ہو چکی ہے سیاسی طور پر ہندوستان مزید ہوتے  
کا نقصان برداشت نہیں کر سکتا۔ پاک فوج چھب، دیوا، سکرا نا اور جوڑیاں  
پر قبضہ کر چکی تھی کیونکہ ہندوستانی فوج پاک آرمی کے محلوں کو روکنے میں ناکام  
تھی اس لئے دیگر محاذوں پر جنگ کے پھیلنے کے امکانات بند ہو گئے تھے اس  
خیال کو آل انڈیا ریڈیو کی راسرٹ نشریات سے مزید تقویت ملی۔ مثال کے طور  
پر اس شام اطلاع ہوا کہ دہلی کے علاقے میں آئندہ ۴۰ کنٹوں میں شدید بارش ہوگی  
ایک کوٹہ و سبھا لٹھ خان جو اس وقت دہلی کے علاقے میں تھا۔ آئینڈز کے لئے پہلے سے کی جانے والی  
کہ پاک فضائیہ کے محسباتی محلے نے چیک کرنے کے بعد بتایا کہ دہلی کے  
علاقے میں بارش کا کوئی امکان نہیں ہے اس لئے یہ سمجھ لیا گیا کہ پیغام کا مطلب  
مختلف اور شراعت آمیز اہمیت کا حامل ہے۔

حقیقت میں تمام محلوں سے ظاہر تھا کہ ہندوستانی افواج بین الاقوامی  
مرصروں پر حملہ کرنے والی ہیں لیکن جہاں تک پاک فضائیہ کا تعلق تھا اس کے  
کمانڈر انچیف اور ہیڈ کوارٹر کا علاقہ متعلق تھا کہ اب سرگرمی دکھانے کے لئے  
تیار ہوں میں کوئی گسراتی نہیں ہے۔ آئینڈز کے لئے پہلے سے کی جانے والی  
نصیحت کے علاوہ دن کچھ کے بعد سے بری فوج کی مدد کے لئے پابند یا فضائیہ  
کی تنظیم کو بھی جنگ کے لئے تیار کر دیا گیا تھا۔ ساری تیاریاں حالت جنگ  
کی ضروریات کے مطابق تھیں۔

دو رنگ پھیلے ہوئے طیاروں کی دیکھ بھال کے لئے متعلقہ شعبے کے  
میلے کو رات دن مستعد رہنے کی ہدایت تھی۔ پشاور میں طیارے ریت کی  
بورہوں کے محاصرہ میں محفوظ کر دیئے گئے تھے یہ محاصرہ پشاور پریوینشنل  
طلبہ نے رضا کارانہ طور پر دس چندرہ دن میں بنائے تھے اپنے صرف چند صد  
ہوائی اڈوں کے تحت اس پاک فضائیہ کا بڑا مسئلہ تھا یہ اڈے ہندوستانی سرحد کے  
قریب تھے اور ہندوستانی فضائیہ بھی پرواز کے اچانک محلوں سے ان اڈوں  
کو تباہ کر سکتی تھی اس نظر سے کے پیش نظر ان اڈوں کو پوری طریت چوکس  
رکھا گیا تھا۔

خاص طور پر سرگودھا بہت ہی نازک مقام پر واقع ہے یہ اڈہ دہلی

ہندوستانی فضائی کیلیکس سے قریب ترین تھا بلکہ اس میں لڑاکا طیاروں کی  
ایک بھیڑ جمع تھی۔ جنگ شروع ہونے سے پہلے صدر محمد ایوب خان نے سرگودھا  
کے اسٹیشن کمانڈر کوپ کیپٹن مسعود سے کہا "نوجوان، مجھے امید ہے کہ تم اس  
بات کو ابھی طرح سمجھتے ہو کہ اگر ہندو اڈہ ختم ہو گیا تو ہم اپنی فضائی کارروائیوں کے  
لئے سخت مصیبت میں پھنس جائیں گے۔" اسے کچھ بھی کہنے کے لئے صورت حال اس  
سے کہیں زیادہ سنگین تھی اگر سرگودھا تباہ ہو جائے تو پھر رساوا کے جنگلی اڈے  
پر ہی نظر پڑے جسے سرگودھا کے متبادل کے طور پر استعمال کیا جاسکتا تھا لیکن سادھا  
میں پہلے سے کوئی انتظام نہیں کیا گیا تھا اس کا کام صرف جنگلی حالت میں اڈے  
والے طیاروں کو سنبھالنا تھا۔ رساوا کو پاک فضائیہ کے بی۔بی۔۵ اور سی۔۱۳  
طیاروں کے لئے ایندھن فراہم کرنے والے اڈے کے طور پر مخصوص کیا گیا تھا اس  
لڑاکا طیاروں کے سنبھالنے کے کوئی انتظامات نہیں تھے۔

دستبر کو جب پاکستان جنگ کے دباؤ پر کھڑا تھا فضائی صورتحال نسبتاً  
پر سکون تھی اس دن ایف۔۹۰ اور ایف۔۴ کی ۱۰ گشتی پروازیں ہوئیں ان میں  
سے چار کے علاوہ تمام سرگودھا سے اڈے تھے ان کی کارروائیوں میں انکسور  
کے قریب دشمن کی طیارہ شکن توپوں پر زمین مدہمی شامل تھا۔ ہندوستانی توپوں  
کی آتش بازی سے ایک سبھ کو معمولی ضرب کے علاوہ پاک فضائیہ کو مزید کوئی  
نقصان نہیں پہنچا۔ لاہور کے اوپر آنے والے ایک ہندوستانی طیارے کو لاہور  
پر دیکھنے کی اطلاع ملنے پر ایک ایف۔۱۰۴ نے اس کا ہتھیار اور تعاقب کرنا  
امر سرراڈار کے علاقے میں شور مچا تا نکل گیا۔ اس پر ہندوستانی وزیر دفاع  
نے کانگریس کے سامنے ان الفاظ میں تبصرہ کیا "پاکستانی طیارہ امرسرر کی  
طرف گھس آیا اور اس نے انڈین ایئر فورس کے ایک پونٹ پر گرتا ہوا  
پاک ہند جنگ کے بارے میں ہندوستانی وزارت دفاع کی یہی وضاحت تھی  
کہ یہ واقعہ امرسرر میں طیارہ شکن توپوں کی ایک جڑی پر پاک فضائیہ کا پہلا حملہ  
تھا۔ یہی حال ہندوستان کے پیشگی اطلاع دینے والے جی سی ٹی راڈار کا مرکز  
بھی تھا۔ دھوئی کیا گیا کہ اس حملے کے بعد جنگ کے دوران امرسرر پر ہونے والے  
کئی محلوں میں پاک فضائیہ کو نقصان اٹھانا پڑا۔





# دُشتری صَفّ کی فرض شناسی





۵۰۰ طور پر فاش اور اعلیٰ کاموں کے لئے  
استعمال کئے جانے والے پاک فضائیہ کے  
صد کا ۱۰ ایک ایک ۳۰ بی بی بی بی بی بی بی  
اسکولوں کے ساتھ سیاہی مائلوں میں  
یونٹ گولڈ بارڈر سیاہی مائل کی ذمہ داری پوری  
کی ان سمیت رقبہ اور غیر مسلح ہلی کاس  
کوئی وہ ترغیبت یونیٹ احمد درپیش آتے  
رہے جو تصویر میں زمینی حملے کے اراکین  
کے ساتھ نظر آ رہے ہیں۔

پاک فضائیہ کا زمینی حملہ ایک ایک ۳۰ بی بی  
ابن کی مرمت میں مصروف ہے۔

۱۹۶۵ میں اسکولوں میں ہمارے ساتھ تقریباً  
۱۰۰ بی بی بی بی بی بی بی بی بی  
کے فرائض کے لئے مصروف تھے۔



PAKISTAN AIR FORCE







۱۹۶۵ء میں اسکواڈرن بننے کے پاس چار عدد  
گھس ایچ بی۔ ۱۶ الیٹروس ایچ بی تھے جو  
اسکواڈرن نے راضیہ جہازوں کی حالت میں  
بکری جائزہ لو جی سی سرزمین میں محفوظ ہے۔



سرکاری طیارہ ایرو کمانڈو ۵۶۰ اور ۵۶۱  
ایر میں لوک فضائیہ نے رابطہ اور مقام رسائی  
کے لئے استعمال کیا۔



# پنجاب پر مکہ شرارتی

اس کا مطلب یہ ہے۔۔

اس بات میں کوئی شک نہیں کہ ہندوستان کے اس بڑے حصے کا مطلب دارہ گھننے کے اندر لاہور کی طرف تیز رفتار پیش قدمی سے اس بڑے شہر، یعنی مغربی پاکستان کے دارالحکومت پر قبضہ کرنا تھا۔ یہ دن ایک برق رفتار پیش قدمی سے ملک کو دو حصے میں کاٹ کر حکومت کو ختم کرنے کی قیادت کا دن تھا۔ ہندوستانی اخبارات کے دعووں کے علاوہ بھی ایسے کئی واقعات ہیں جن سے اس نظریے کی توثیق ہو جاتی ہے۔ بعد میں یہ معلوم ہوا کہ دہلی میں غیر ملکی اخباری نمائندوں کو ۲۰ ستمبر کی شام چار بجے ایک اہم اعلان کے لیے مستعد بنانے کی ہدایت کی گئی تھی۔ یہ اعلان ہوا ہی نہیں لیکن یہ یقیناً لاہور پر قبضے کا اعلان تھا جو ان دنوں دہلی انجینئرس کے خیال کے مطابق دفاعی اختلالات سے محروم تھا۔

دوسری توثیق دہلی کے اخبار شیشین کے دوسرے دن کے نمبر سے ہوتی ہے جس میں ہندوستانی فوج کی شاندار کامیابی اور لاہور پر قبضے کی خوشخبری شائع کی گئی تھی۔ اسی شام چھ بجے ہی سے فراہم کردہ اطلاع کے مطابق لہلی کو نے بھی لاہور کی شکست کا اعتراف ہندوستانیوں کو بخش دیا اور ایک ٹی وی پروگرام میں دکھائی جس میں ہندوستانی فوج نے لاہور کی ایک بس پکڑ لی تھی۔ پاکستان میں اس بات پر عام طور سے یقین کیا جاتا ہے کہ جنرل چوہدری نے اپنے سینئر افسروں کو یہ خبریں شام لاہور میں جا رہے فوجیوں کو فوجی فوجی کی دعوت دی تھی جو ان کے کاروباری ذرائع کا یہ کہنا عجیب لگتا ہے کہ ان کا لاہور پر قبضہ کرنے کا کوئی رد و جواب تھا۔ حالانکہ یہ کہنا خالصتاً بے اثرانہ و بڑے خسروں کی طرف پیش قدمی کا حصہ کیا تھا۔ بعد میں ہندوستان کی وزارت دفاع نے اپنے اطمینان کے لیے کس حصے کا مقصد بیان کرتے ہوئے کہا لاہور سیکڑ میں یہ پیش قدمی پنجاب کے روتے والے ایک بڑے حصے کو روکنے کے لیے تھی تاکہ مغربی پاکستان کو فوجی خطرہ

پاکستان کی طرف سے بین الاقوامی سرحدوں کی خلاف ورزی سے گریز کے نتیجے میں طویل فاصلے تک فضائی جاسوسی سے محرومی کے باوجود ماہ ستمبر ۱۹۶۵ء کی اندھیری رات میں تین بجے لاہور کی سمت ہندوستان کا حملہ اچانک اور غیر متوقع اقدام سمجھا جانا چاہیے۔ رات کے بعد مسلسل بیڑی ہوئی صورت حال کا یہ ایسا متوقع نتیجہ تھا جس کا عنصر سے انتظار کیا جا رہا تھا۔ بغیر کسی الٹی میٹم یا وارننگ کے مغربی پاکستان کے دارالحکومت کی طرف گزراؤ ٹرنک روڈ پر ایک بڑے حصے کے علاوہ ہندوستانی فوج نے جنوب میں قصور اور کیم کرن کی سمت اور شمال مشرق میں دریائے راوی کے ایک انہری جزیرہ پر نسبتاً جگے جگے کیے۔ یہ آخر کار حملہ سیالکوٹ کا دفاع کرنے والی فوج کو اپنی طرف کھینچنے کا ایک حربہ ثابت ہوا۔ اور اس کے دو دن بعد سیالکوٹ کے علاقے کو ہندوستان کے ایک بڑے بکتر بند دستے کا سامنا کرنا پڑا۔ ابتدا میں ہندوستانیوں نے قطعی بے خبری میں آگیا۔

یہ محض اتفاق ہے کہ انٹرنی اور بکتر بند دستوں کی مدد سے ہندوستانی پہلے بریگیڈ کو یہ حملہ آور ہوئے جو ایک دن قبل مبینہ راکٹ کی لڑائی کا مرکز بنایا جا رہا تھا۔ اس طرح یہ بھی عجیب اتفاق ہے کہ حملہ آوروں کا سامنا کرنے والا پہلا پاکستانی یونٹ سرحد کے قریب متعین پاک فضائیہ کا ایک دستہ تھا۔ جو کہ یہ دستہ ٹینکوں سے لڑنے کے لیے تیار نہیں تھا اس لیے ان کے این سی او انچارج نے ہسپتال کا ٹھکانہ دیا اور اس حملے کی اطلاع اپنے اسٹیشن کا منڈر کو لاہور پہنچائی۔ یہ محسوس کیے بغیر کہ یہ ایک مکمل مدد ہے لاہور کے اسٹیشن کا منڈر نے پاک فضائیہ کے دستے کو واپس اپنی جگہ پر پہنچنے کا حکم یا کہیں اس کے ساتھ ہی ایئر ڈانسس مارشل نور خان کو بھی اس سے مطلع کر دیا۔ نور خان نے فوجی طور پر صورت حال کو سمجھتے ہوئے صدر ایوب خان کو اطلاع دیتے ہوئے کہا:

[illegible]



ماتر میں اپنی فضائیہ کی حمایت اور تعاون سے محروم تھے۔ ہندوستان کی بری فوج اور فضائیہ میں کوئی واضح رابطہ نظر نہیں آ رہا تھا۔ ہندوستانی فضائیہ سارا لان پاکستان کے مختلف مقامات پر حملے کرتی رہی۔ لیکن ان حملوں کا بری فوج کی پیش قدمی سے کوئی تعلق نظر نہیں آتا تھا۔ اور جیسا کہ اے سی ایس آپریشنز ایگزیکٹو ڈیو جیم خان نے بعد میں کہا۔

”اس دن صبح کے وقت جو پہل اطلاع موصول ہوئی اس کے مطابق بھارتی فضائیہ کے لڑاکا طیارے زیادہ تر ایک جوڑی کی شکل میں بلا مقصد اڑ رہے تھے اور ہر اوج پر ہلکے ہلکے ٹھکانے پر گریں برساتے تھے۔ ہمارے ذہن میں پہلے خیال آیا کہ شاید ہندوستانی فضائیہ کے کچھ یونٹوں پر دیوانچی کا دورہ چڑھا ہے۔ لیکن چند منٹ بعد جب جوائنٹ آپریشنس سٹرٹجی اطلاع دی کہ ہندوستانی فوجوں نے دو یا تین مقامات پر بین الاقوامی سرحد پار کر لی ہے تو پھر تصویر بالکل صاف نظر آنے لگی۔“

چھ ستمبر کو صبح تقریباً پانچ بجکر ۲۰ منٹ کا وقت تھا جب پاکستان میں ہندوستانی حملے کی بری شدت کا احساس ہوا اس وقت تک اہم ٹھکانوں کی حفاظت کے لیے فضائیہ گشت والے طیارے معمول کے مطابق فضا میں بلند ہو چکے تھے۔ صبح سویرے شروع ہونے سے پہلے پرواز شروع کرنے والے پاک فضائیہ کے گشتی طیاروں میں سرگودھا سے اڑنے والے دو اسٹار فائٹر شامل تھے۔

پچھمب کے اوپر تیس ہزار فٹ کی بلندی پر موجود فٹنٹسٹ فضائیہ آفتاب عالم اور فٹنٹسٹ فضائیہ امجد خان کو بکسر گراؤنڈ کنٹرول نے وزیر آباد میں راہروالی ہوائی اڈے کے قریب گھمکھڑیلوے اسٹیشن کے نزدیک ہندوستانی فضائیہ کے حملے کا شکار بننے والی ایک ٹرین کی طرف جانے کی ہدایت کی۔ ابھی سوج طوع نہیں ہوا تھا اس لیے ایف۔ایم۔ایس جیس ہزار فٹ کی بلندی پر رہشکی ہدیت سے انحراف کرتے ہوئے دل ہزار فٹ تک پہنچے آنے کا فیصلہ کیا۔ اور اس کے نتیجے میں ان کے ہوا بازوں کا ہندوستانی فضائیہ کے مسٹر طیاروں سے سامنا ہو گیا۔ یہ مسٹر ایک کھڑی ہوئی ٹرین کو اگلے ہانے والی گاڑی سمجھتے ہوئے اسے اپنے بموں اور راکٹوں سے نشانہ بنانے میں مصروف تھے اور ساتھ ہی راہروالی کے اسکواڈن نمبر ۲۳ کے راڈر آلات اور جو بائی کنٹرول بھی ان کی زد میں تھے

حالانکہ ان کا نمبر ۲ پڈیر کی خرابی کی وجہ سے اڈے پر واپس جانے پر مجبور ہو گیا۔ مگر فٹنٹسٹ آفتاب عالم نے آواز سے بھی زیادہ تیز رفتاری کے ساتھ اپنے ایف۔ایم۔ایم کو مسٹر طیاروں کی فارمیشن کے درمیان غوطہ دیا۔ اس کے نتیجے میں لورڈ ای مسٹر منتشر ہو گئے۔ ہندوستانی طیاروں نے سطح زمین سے تقریباً پچاس فٹ کی بلندی پر پرواز جاری رکھتے ہوئے فراہم کی راہ اختیار کی۔ ان کی اس گھبراہٹ کا آرٹیلری کا ٹیڑھا۔ مگر وہ حقیقت میں اسٹار فائر کے سامنے بہت ہی حقیر تھے۔ تقریباً چھ سو فٹ کی رفتار سے درخوس کی بلندی تک پہنچے آجانے کے بعد آفتاب عالم نے قریب ترین مسٹر کا انتخاب کیا اور

جیسے ہی اس کا فاصلہ چار سو پانچ ہزار فٹ ہوا آفتاب عالم نے پہلے ساڑھے دس سو وار کرنے کی مشق شروع کر دی اور میزائل کا سر پٹے ہی سے بھجوا دیا۔ پرنسپل کے اندر ساڑھے دس سو پٹے ملتے پر تھا۔

معر کے میں یہ مختصری تاخیر بہت طویل محسوس ہوئی اور فٹنٹسٹ آفتاب عالم نے اس کا اہتمام دیکھنے کے لیے وچک ٹپ سے نگرانی کر رہی تھی اس وقت راکٹ فائر کرنے والی موٹر کے دھوئیں کی وجہ سے کچھ نظر نہیں آیا۔ اس لیے انہوں نے لاشوری طور اپنا طیارہ بلند کر لیا اور پانچ ہزار فٹ کی بلندی پر جا پہنچے جہاں مسٹر طیاروں سے ان کا رابطہ ٹوٹ گیا۔ اور وہ میزائل کی مدد کا نتیجہ دیکھ سکے۔ آرٹیلری آوازیں سننے اور چند ر کے راڈر پر دیکھنے کے بعد سیکسٹر یہ بتانے کے قابل تھا کہ ایک مسٹر گرا لیا گیا ہے اور ایک کو نقصان پہنچا ہے جب آفتاب عالم اپنے اڈے پر واپس پہنچے تو انہیں راہروالی سے ٹیل فون پر بتایا گیا کہ مسٹر کا دھماکہ ہو گیا ہے۔ اس فون ان کی فتح کی تصدیق ہو گئی۔ فٹنٹسٹ فضائیہ آفتاب عالم حیران تھے کہ واقعی جنگ شروع ہو چکی ہے۔ لیکن ساری دنیا میں وہ ایک ۲۰ لڑاکا طیارے کی پہلی فتح حاصل کر کے تانچے بنا چکے تھے۔

اپنی مدد دی کتری کے ساتھ ہندوستانی فضائیہ سے ابتدائی رابطے میں بہت افزا تانچے حاصل کرنے کے باوجود ایئر مارشل نور خان نے جب ۵ ستمبر کی صبح ساڑھے آٹھ بجے اپنے سینئر افسروں کے ساتھ ایئر کمانڈر خان کی صدارت میں ہونے والے جوائنٹ چیس آف مشاف کی میٹنگ میں شرکت کی تو انہیں کام کی اہمیت کے پیش نظر شدید فحشات کا محسوس ہوا۔ جہاں تک پاکستانی فضائیہ کا تعلق تھا اس ڈیڑھ گھنٹہ طویل اجلاس کے بعد جو اہم بات سامنے آئی وہ یہ تھی کہ ایئر مارشل نور خان کو اپنی مرضی سے فضائی کاروائیوں کو جاری رکھنے کا مکمل اختیار دے دیا گیا۔ انہوں نے صدر کو بتایا کہ سب سے پہلے اس منصوبے پر عمل ہے جس کے تحت جنگ زدہ علاقے کے سامنے ذاتی ہندوستانی ہوائی اڈوں پر حملے کرنا ہے۔ لیکن انہوں نے برقی فوج کو حقین دنیا کو فضائی دفاع کی ذمہ داریوں کے علاوہ پاک فضائیہ کا ایک مناسب حصہ بری فوج کی مدد کا پابند ہو گا۔

اس اجلاس سے پہلے ہی جس کے بعد یہ صدارتی اعلان ہوا کہ پاکستان اور ہندوستان کے درمیان حالت جنگ قائم ہو چکی ہے۔ پاک فضائیہ نے ان ہندوستانی فوجوں کو ہراساں کرنا شروع کر دیا تھا جو پہلے ہی راڈر اور راڈر پر پاک فوج کے خصوصی دستوں کی خوریز ملافت کا سامنا کر رہے تھے۔ جب سرگودھا سے صبح آٹھ بجے اڑنے والے چار مسٹر طیاروں کا ایک میٹنگ ٹرین اور فضائیہ دشمن سے کسی رابطے کے بغیر واپس آیا تو پٹا اور سے چھ ایف۔ایم۔ایم ہی اپنے ہانڈوں کے نیچے خیر آٹھ۔ آٹھ عدد راکٹ لے کر پچھمب سیکٹر کی طرف روانہ ہو چکے تھے۔ اے سی ایس آپریشنز ایگزیکٹو ڈیو جیم خان نے انہیں لاہور کے قریب کی ہدایت کی۔

ان سیریلیاروں کا تعلق پشاور میں مقیم سکواڈرن نمبر ۱۵ سے تھا۔ اس کے سکواڈرن لیڈر (حال جنگ کاٹھڑ) ایس ایس حیدر کو ان کی شاندار رومی نمک کی وجہ سے عرف عام میں فوزی حیدر کے نام سے پکارا جاتا ہے۔ فوزی حیدر اور ان کے بوا باز اگست سے روزانہ تین مشن کے اوسط سے گشتی پرواز کے دنوں سے محروکوں کے لیے خطرہ بن گئے۔

ایک موقع پر اگست کی ۲۶ تاریخ کو انھوں نے علاقے میں ان کا پارہیزر لیباروں سے ساتھ بڑا وہ بڑے المیناں سے ہینڈیلیاروں کی طرف بڑھے۔ مگر ہندوستانی طیسے اپنی سرحد میں پلٹ گئے اس لیے ان کا تعاقب نہیں کیا جاسکا۔ سیریلیکشن نے یہاں جو کچھ دیکھا وہ بہت بھاری دفاعی اختلالات کے ساتھ ممکنہ نہ پایا تھا جس سے ہندوستانی طیارہ شکن توپیں بے مقصد انداز میں اگل رہی تھیں۔

لیکچرنگ فوزی کے بوا باز محروکوں میں شرکت کا موقع نہ ملنے کی وجہ سے دوسری کا شمار ہوئے تھے۔ اور جب ہندوستانی فضائیہ کے چار ویسپرو طیاروں کو نشانہ بنانے والے سرگودھا کے دو سیران کے علاقے میں پہنچے تب بھی ان کا موڈ بہتر نہیں بڑھا۔ یہ سننے کے بعد کہ سرگودھا سکواڈرن نے زمینی حملوں کا آغاز کیا ہے اور ان کا اپنا سکواڈرن ابھی تک گشتی پرواز تک محدود ہے۔ فوزی نے ہم ستمبر کے پہلے کانڈرا چیف سے ان کے وعدہ پشاور کے موقع پر درخواست کی کہ اسے کچھ سرگرمی دکھانے کا موقع دیا جائے۔ فوزی حیدر جس طیاروں میں سے کچھ کو پیام "رائٹ دی بولس" تیس کہنے کی اجازت مل گئی۔ حالانکہ انھیں کسی موقع ملنے کے لیے چمکے کہنے کی ہدایت دی گئی تھی مگر بہتر سے پہلے زمینی حملوں کا آغاز نہ ہو سکا۔

جب فوزی حیدر کی قیادت میں بھیجے گئے پشاور سے ان کے چھ طیاروں نے پرواز کی تو ہر ایک سیریلیکشن کے بکتر بند شکن انٹوگرڈ انٹو کے مدد سے ۵۰ انچ والی چھ عدد مشین گنوں میں اٹھارہ سو راؤنڈز کا مل لوڈ سیٹے ہوئے تھا۔ ہوا میں سرسرواؤ پر تقریباً ایک ہزار فٹ کی بلندی پر اڑتے ہوئے سیریلیکشن نے پاکستانی سرحد کے اندر ٹیکوں کے نشان دیکھے انہوں نے ان ٹیکوں کی شناخت کرنے کے لیے پچاس فٹ نیچے ٹیک غوطہ کھیا۔ ان کے کیمیری وائٹوں سے فوراً پتہ چل گیا کہ وہ ہندوستانی ہیں۔ ان کے تھبے سے یہ نشان توپوں کی گولہ باری اور اپنے ہدف کی تشہاری کی بڑا وہ کچھ فوزی نے بڑے سلیقے سے دوسری کتاب کے انداز میں نئے کو مشن شروع کر دیا۔ اس نے اپنے ۵ اور ۶ نمبر سیریلیاروں کو سات ہزار فٹ کی بلندی پر بحرانی کے لیے بھیج دیا (بعد میں ایک اسٹار فائر بھی ان میں شامل ہو گیا) جب کہ تقریباً چار سیریلیاری راکٹ حملے کی تیاری کے لیے چار سو سے باقی ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچ گئے۔ بکتر بند گاڑیوں کے اس جتنا ہر سیریلیاروں کے کل پانچ بار چھپٹ کر حملے کرنے کے لیے سیریلی

میں فوزی سے غور سے دیکھا اور اپنے دو بڑی راکٹ خارج کر دیتے۔ ان کا ہدف دھماکے کے ساتھ شعلوں کی لپیٹ میں آ گیا۔ اور جیسے ہی فوزی نے دوسری بار تحریک طرح حملے کے لیے بلند ہونا شروع کیا اس نے دیکھا کہ ایک اور ہندوستانی ٹینک زمین سے اچھل کر شعلوں میں تبدیل ہو رہا تھا۔ اس ٹینک کو نمبر ۶ سیریلیکشن نے راکٹ سے ٹھوکر لگا دی تھی۔ اپنے ہدف کے علاقے پر تقریباً چار سو فٹ گز اعانے کے بعد ہر ایک سیریلیکشن نے راکٹوں سے دو عدد ٹیکوں کا شمار کیا۔ پاکستان کی بری فوج کے ایک سیریلیکشن نے بتایا کہ اس حملے کے اختتام پر دس ہندوستانی ٹینک تباہ ہو چکے تھے۔ لیکن پاک فضائیہ نے صرف سات عدد ٹیکوں اور راکٹ استعمال کرنے کے بعد مغربی محاذ کی گولیوں سے بیس فوٹی گاڑیوں کو نشانہ بنانے کا دعویٰ کیا۔ بعد میں معلوم ہوا کہ انڈین آرمی کا یہ بریگیڈ لاہور کی سمت جی آر بی کے پار حملے کے لیے جمع ہو رہا تھا۔ پاک فضائیہ کے حملے نے اس پر دگرہم میں خلل ڈال دیا جس کی وجہ سے پاکستان کی بری فوج کو انڈین آرمی کی پیش قدمی روکنے کے لیے مورچہ بند ہونے کا موقع مل گیا۔

انڈین آرمی کی سطح خطرناک حد تک کم ہو جانے کی وجہ سے یہ سیریلیکشن اپنے سے پہلے اپنے ٹینک بھرنے کے لیے سرگودھا پر اترے۔ بعد میں یہ بہت واضح ہوا کہ اس پر غم اور غملا حملے نے ہٹاپور کے پل پر ہندوستانی پیش قدمی روکنے میں مصروف پاکستانی فوج کے دوسروں فوجیوں کے دستوں کو درپیش بحرانی صورت حال پر بہت برا اثر ڈالا تھا۔ اس وقت پاکستانی انجینئرز بھی بے خبری سے اس پل کو تباہ کرنے کی کوشش کر رہے تھے تاکہ ہندوستانی فوج کی پیش قدمی کو سبوتاہ کیا جاسکے۔ دشمن کے ٹینک جنہیں مشن شناخت کیا گیا۔ سیریلیکشن کی نظر میں بڑے وسیع ہوا چھت اور مکمل ہول ٹریک کی وجہ سے بہترین ہدف تھے۔ لیکن فوزی کا خیال تھا کہ نیپام (پٹرولیم جیل) والے انجینئرس ہم سے زیادہ نقصان پہنچایا جاسکتا ہے۔ حیدر نے کانڈرا چیف سے اس کی سفارش کی اور اسے ایس آر ایلینڈر سے بھی اس کے بعد جلد ہی سرگودھا کے زمینی حملوں والے سکواڈرن کے لیے دیگر اسلحہ کے ساتھ نیپام پر بھی شامل کرنے کی ہدایت جاری کر دی گئی۔

جب پاک فضائیہ نے ہندوستانی حملے کو روکنے کے لیے اس موثر انداز میں اپنی کارروائی کا آغاز کیا تو اس کے نتیجے میں چھ ستمبر کی دوپہر تک لاہور پر پیش قدمی رک گئی۔ اس وقت صدر قی الامان جنگ کے بعد ایئر وائس مارشل نے اپنے فرمان امر میں کہا:

لیکچرنگ سیریلیکشن نے ہندوستانی فضائیہ کے خلاف ہر گز عمل ہونے کے لیے طلب کیا گیا۔ ہم نے اپنے تمام مقاصد شمالی کامیاب انداز سے پورے کیے۔ یہ اس وجہ سے ممکن ہوا کہ پاک فضائیہ میں ہر شخص نے شاندار طریقے سے اس صورت حال کا سامنا کیا۔ اب ہمیں ایک مکمل جنگ کا سامنا ہے۔ ہم سے غلط فہمی داری کی تمکین مطلوب ہے۔ مجھے یقین ہے کہ ہم اس چیلنج کا جواب



۱۹۶۵ء میں زمینی محلوں کے لئے پاک فضائیہ کا ایک اہم پوزیشن اسکوڈرن فروخت میں کی  
قیادت اسکوڈرن لیڈر ونزی جیڈر کر رہے تھے اس اسکوڈرن نے ۱۹۶۵ء میں کراچی کا روڈ ٹول  
کا آغاز کیا اسکوڈرن لیڈر جیڈر ایف۔ ۵۶ ایف کی کال پت میں اور تباہ کن کھنڈر سوسے  
کا روڈ ٹول سے پہلے اپنے اسکوڈرن کے جواہروں کے ساتھ۔

ٹیش کے اہل ثابت ہوں گے اور تمام ایئر میں اور آفیسر خاص طور پر پیاروں کا  
عملہ ہماری ممکن فتح کو یقینی بنائے کیلئے اپنی ذمہ داری زیادہ مگن دیاننداری  
عقیدت اور عزم سے پوری کرے گا۔ میں آپ کی کامیابی اور اچھے شکستے کے  
لیے دعا گو ہوں گا

عجیب بات یہ تھی کہ ہندوستانی حملہ کسی فضائی مدد کے بغیر جاری تھی  
اور ہندوستانی فضائیہ نے اس دن سہ پہر ۲ بجکر ۵۵ منٹ تک پاک فضائیہ  
کے ان محلوں کو چیلنج نہیں کیا تھا جو وہ کوئی نقصان ٹھائے بغیر کہ جس تھی۔ لاہور  
کے محاذ پر پاک فوج کی مدد کے لیے سرگودھا سے گیارہ حملے کیے گئے۔ اس کے  
علاوہ جٹسر کے پل کے علاقہ پر چار محلوں میں ہندوستانی فوجی گاڑیوں اور توپخانے  
کرنشہ بنایا گیا۔ پاک فضائیہ کو اپنے اڈوں پر ہندوستان کے ممکنہ جوابی محلوں  
کا بھی ہمت خیال تھا۔ ان ہوائی اڈوں میں سے سرگودھا ایف۔ ۵۶ کی پیمیں  
اور ایف۔ ۵۶ کی چندر گشتی پروازوں کے علاوہ پشاور اور ماری پور سے جو چھ





پروازیں ہوتی تھیں۔

جب کانڈراچیف صبح تقریباً دس بجے صدر ایوب کے دفتر سے واپس آئے تو انہوں نے لے لے ایس ایئر لائنز ایئر کوڈور وحیم خان سے پوچھا: ”کیا ہندوستانی فضائیہ کے چند خصوصی خاصہ کو معطل کرنے کی غرض سے اس کے ہوائی اڈوں پر حملوں کی خاطر جون ۱۹۶۵ء کے جنگی منصوبہ نمبر ۶ پر عمل کے لیے اقدام کیے جائیں گے؟“

اس پر جواب ملا: ”نہاں۔ کانڈراچیف نے پہلے سے طے شدہ منصوبے کے مطابق جس پر غور کے وقت کچھ شبہات بھی تھے۔ غروب آفتاب سے پہلے ہندوستان کے اہم ہوائی اڈوں پر حملے کا فیصلہ کر لیا۔ ایئر مارشل نور خان ہستبر کی دوپہر سے پہلے کے لمحات کو اپنے ذال نکتہ نظر سے انتہائی بحران اور کشیدہ قرار دیتے ہوئے یاد کرتے ہیں۔ ان ہی لمحات میں انہیں اعلیٰ کمانڈ کی مکمل تہائی کے احکام کا تجربہ ہوا۔

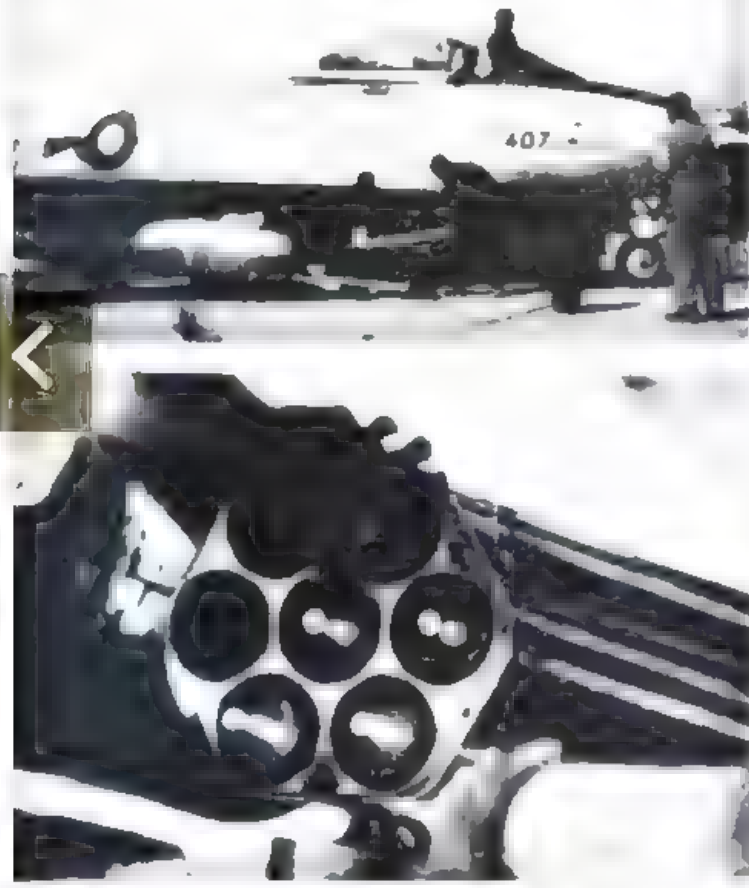
عدوی گزوری کی روشنی میں حملے میں پہلے کے فوجی فوائد پر بحث نہیں ہو سکتی لیکن مجموعی طور پر جنگ کے دائرہ کار کو وسیع کرنے میں اس ضرب کے اثرات پر کوئی شبہ بھی نہیں کیا جاسکتا۔ کانڈراچیف خود سے جو سوال کر رہے تھے۔ ان میں یہ سوال بہت اہم تھا کہ کیا ہندوستانی فضائیہ کے ہر پور جانی حملے میں پاک فضائیہ ثابت قدم رہ سکے گی؟ اگر سیکسری غیر محفوظ تھیں تو کیا کارہ لیا دیا گیا تو کیا پاک فضائیہ اپنی اس نادر راڈا لبریری قوت سے محرومی کا نقصان برداشت کر سکے گی؟ کیا یہ ہستبریں ہوگا کہ ہندوستانی فضائیہ کی طرف ذرا جھکیں میں حصہ دیا جائے تاکہ کم از کم پاک فضائیہ کو ایک قوت کی حیثیت سے قائم رکھا جاسکے؟

اس پوری صورت حال کا جائزہ لینے میں کانڈراچیف کو یہ فرض کرنا پڑا کہ ہندوستانی فضائیہ اپنے ہوائی اڈوں پر حملوں کا سامنا کرنے کے لیے اتنی ہی تیار ہے جتنی کہ پاک فضائیہ لیکن ساتھ ہی وہ جنگ کے ابتدائی دنوں میں کافی زیادہ نقصان برداشت کرنے کا بل بھی ہے۔ حالانکہ پاک فضائیہ کے پچاس فیصد پائلٹ انتہائی تجربہ کار تھے مگر بقیہ غیر آزمودہ نوجوانوں پر انحصار نہیں کیا جاسکتا تھا۔ اور پاکستان کے پاس نہ تو افرادی اور نہ ہی فضائی محفوظ قوت موجود تھی۔ اگر طیاروں کے نقصان کا تناسب ایکس کے مقابلے میں چار رہا

تو بھی پاک فضائیہ ابتدائی جانی نقصانات کو برداشت نہیں کر پائے گی۔ ایسی صورت میں ضرورت پڑنے پر پاک فوج کو مدد بھی نہ دی جاسکے گی اور اگر پاک فضائیہ کا خاتمہ ہو گیا تو پاکستان قطعی طور پر بھاری عددی برتری والی ہندوستانی فوج اور فضائیہ کے دم و دم پر ہوگا۔ ایسی صورت میں دیپاڑ جیسے فرسودہ فوج بھی آخری بڑی معرکے میں ہندوستانی فوج کی مدد کے لیے کارآمد ہو سکتے ہیں۔

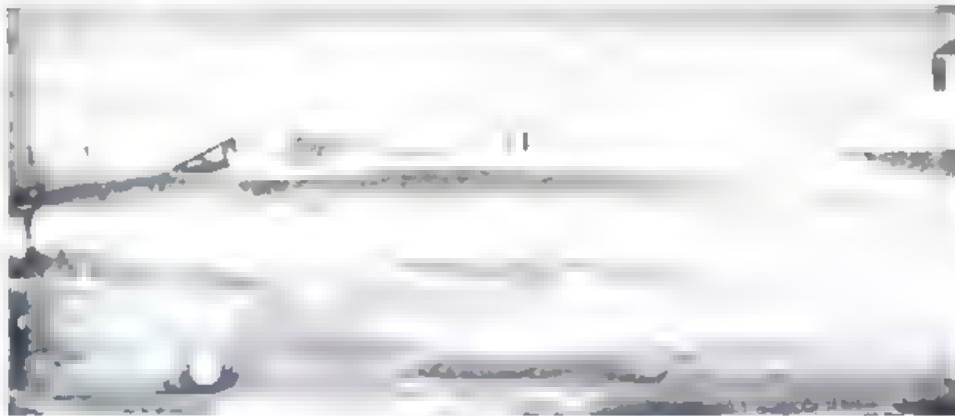
اور اس کا صرف ایک ہی مطلب نکلتا یعنی — پاکستان کا خاتمہ! —

ہوائی اڈوں پر حملوں کے منصوبے سے لاحق خطرات کچھ زیادہ ہی شدید تھے۔ لیکن بے عملی کے نتائج اس سے بھی زیادہ نقصان دہ ثابت ہوئے۔ فضائی جنگ کے اس سب سے سنگین فیصلے کے لیے اذیت ناک تجزیہ میں ایئر وائس مارشل نور خان کو حکومت کی طرف سے کوئی بینائی



پاک فضائیہ نے جنگ ٹلنے کے بعد ۱۹۶۵ء کو اپنی قوت واپس لے کر آفت واکٹ سے لیں کیا۔

زمینوں کے لیے پاک فضائیہ نے زیادہ تر ۱۹۶۵ء کے راکٹ استعمال کیے جو چین کے ہانڈوں کے نیچے خول میں نصب کیے جاتے تھے



۱۹۶۵ء جنگ میں سب سے پہلے فضائی حملوں میں ساڈو وڈر سے لیں ایف ۴۰۔ ۱۹۶۵ء ہندوستانی میسٹر لا مریہ سال پہلے جس سے اشاریہ نمبر خر دو

حاصل نہیں ہوتی۔ لیکن مجھے کے منصوبے پر عمل درآمد کے لیے انہیں اپنے اسٹاف سے ملنے والی تہاذیب سے بڑی تقویت ملی۔ بطور بحث و مباحثہ کے یہ بالکل وقت نہیں تھا۔ جب گیارہ بجے صبح فیصلہ ہوا تو خفیہ الفاظ میں جی بیچاؤ سے بھیجنے کا وقت بھی طے دیا گیا۔ ۶ ستمبر کو یک بجے دن سے تمام متعلقہ فوجیوں کو پروگرام کے مکمل طے شروع ہو گئے۔

تقریباً دو دن کے مطابق مناسب ترمیم کے ساتھ پاک فضائیہ کے ایئر فیلڈ اسٹریٹجک پلان کی تفصیل حسب ذیل تھی:

پرواز کا اڈہ	متعین طیارے	ہدف
سرگودھا	۸ ایف۔ ۸۶	آدم پور
سرگودھا	۸ ایف۔ ۸۶	ہواڑہ
سرگودھا	۴ ٹی۔ ۳۳	فیوژن پور ڈاکٹر
سرگودھا	۶ ایف۔ ۸۶ ایک آبل	امرتسر ڈاکٹر
پشاور	ایک آر۔ ۱۔ ۵۴ (ایئر سٹ) ۶	
پشاور	۸ ایف۔ ۸۶	پٹنٹ ٹاؤن
ماری پور	۸ ایف۔ ۸۶	جام نگر
ماری پور	۴ ٹی۔ ۳۳	پوسٹل ڈاکٹر
ماری پور	۱۶ آر۔ ۵۴	جام نگر

افوظ آڈیٹ - ایکٹو ایک ایئر بیس آفٹ سے لیں (۱) اس کے بعد اور اہم منصوبے کے لیے جو اعلیٰ درجے کے ایئر بیس اور ایک تمام ٹھکانوں پر پہنچنے کے لیے صبح وقت کا طے کیا۔ بنیادی منصوبہ بندی کی موجودگی میں ہی کافی طویل استثنائی اخراجات کی ضرورت تھی۔ مناسب تعداد میں طیاروں کی فراہمی اس کی دوسری اہم ضرورت تھی۔ لیکن ۶ ستمبر کو پاک آرمی کی طرف سے فضائی امداد کی طلب اور ہوائی اڈوں کے دفاع کے لیے طیاروں کی پابندی نشان دونوں ابتدائی ضروریات کو مزید الجھا دیا۔

۶ ستمبر کے ابتدائی چند گھنٹوں میں دو پہر تک صرف سرگودھا کے سیریلز میں سے برقی حملوں کے لیے کم از کم چالیس پروازیں کی گئیں۔ ان پروازوں میں حصہ لینے والے طیاروں میں سے بہت سے طیارے معرکہ میں معمولی نقصان اٹھانے کی وجہ سے عارضی طور پر ناقابل استعمال تھے۔ دہشتیں سرورنگ کی ضرورت تھی۔ صرف ایک ہوائی اڈے سے دشمن کے اڈوں پر حملوں کی ذمہ داری کے لیے سرگودھا واپس کر کے کم میں سیر تیار کرنے تھے جن میں چار عدد محفوظ طیارے بھی شامل تھے۔ سرگودھا کی فوج کو تقویت دینے کے لیے ماری پور سے اسکوڈرن لیڈر احمد کی قیادت میں ۳ ایف۔ ۸۶ اور ۶ ٹی۔ ۳۳ سرگودھا کے سیریلز پہنچ گئے۔ یہ طیارے پہلے رسالہ والا سے آدم پور پر حملے کے لیے پابند کیے گئے تھے۔ ماری پور کے لیے ۶ ستمبر کو صبح سے سرگودھا جانے کے لیے سگنل کا انتخاب کر رہے تھے۔ مگر ان کے ہوا بازوں کو

بارہ بجے چاکس منٹ سے پہلے پرواز کا سگنل نہ مل سکا اور پہلے آٹھ طیارے ایک بجے ۲۰ منٹ بعد دو پہر تک پرواز نہ کر سکے۔ اس تاخیر کا اصل وجہ یہ تھی کہ سرگودھا پر طیاروں کا ایک وقت اجتماع، ان طیاروں کو ہندوستانی فضائیہ کے متوقع حملے کے خطرے سے لاحق کرنے کے مترادف تھا۔

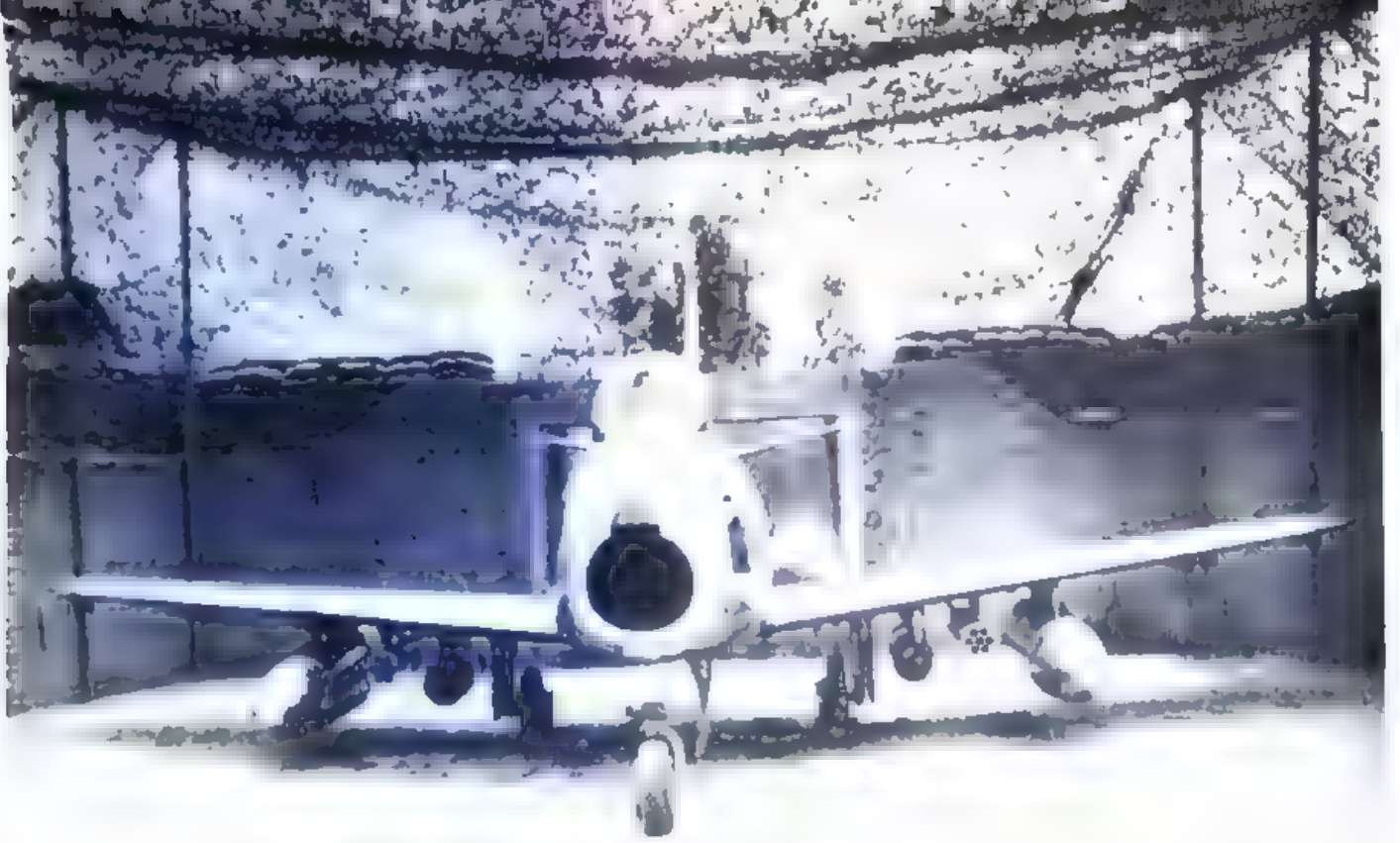
ان طیاروں کے ساتھ دیکھ بھال کرنے والا برقی عملہ اور سائنس دان سے کر جانے والا سی۔ ۱۳۰ طیارہ لڑاکا طیاروں کے وقت سے آٹھ بجے حاصل کر سکا اس کا نتیجہ یہ نکلا کہ سرگودھا پہنچ جانے کے باوجود سیریلز میں ۱۶ بجے منٹ سے پہلے ہندو جن میزاج میں کیا ہوا سکا۔ ٹھکانے پر حملے کے لیے مقررہ وقت سے صرف ۲۵ منٹ قبل سرگودھا کو دشمنی سگنل میں اضافے کے لیے ماری پور سے آئے والے چار سیریلز ذمہ دار بن گئے ان میں سے کچھ میں بڑی قسم کی فنی خرابی تھی جسے دور کرنا ضروری تھا۔ سرگودھا پر دیکھ بھال کا عملہ پہلے ہی طیاروں میں بیٹھ کر رہا تھا۔ اس کی اس عقیدت مندانہ جالفتنی کے باوجود ایسا نظر آتا تھا کہ وہ وقت پر کام مکمل نہیں کر سکیں گے اور اس طرح شام کے ۴ بج گئے جب کہیں امدادی کارروائی نہ ہونے والا آخری سیریلز سرگودھا پر واپس آتا تھا ایسا نظر آتا تھا کہ وقت مقررہ پر طیاروں کی ضروری تعداد تیار نہ ہو سکے گی۔

تقریباً ۴ بجے ۵۵ منٹ پر سرگودھا کے اسٹیشن کا ڈیڑ گروپ کپٹن ایم زیڈ مسعود نے کاڈر انچیف کو حقیقت میں ٹیلی فون پر بتایا کہ ہر متعین ہدف آدم پور، موچی اور امرتسر ڈاکٹر کے لیے صرف چار ایف۔ ۸۶ دستیاب ہیں اس لیے ہوائی اڈوں پر حملے کا پورا منصوبہ ۱۶ گھنٹوں کے لیے ختم کر دیا ہوا ہے۔ سارا دن ہندوستانی فضائیہ کا کوئی نشان بھی نظر نہیں آیا تھا۔ منصوبے میں تاخیر کی وجہ سے سرگودھا کو تمام فوجی طیارے صاف آ کر کرنے کا موقع مل جانے لگا۔ اس کے ساتھ ہی ان کا خیال تھا کہ ہوا بازوں نے پہلے ہی سائے دن کا مختصرہ حاصل کر لیا ہے۔ وہ دشمن کے ہوائی اڈوں کے اطراف کچھ وقت گزار چکے ہیں اس لیے ان ہی ہوا بازوں کو منصوبے کے لیے استعمال کیا جائے۔

کاڈر انچیف نے ان دلائل پر مقتضایہ سے غور کیا۔ آخر میں یہ طے ہوا کہ ہندوستانی فضائیہ کو پاک فضائیہ کے اڈوں پر ضرب لگانے میں پس کھینے کا موقع لینے سے بہتر یہ ہوگا کہ پاک فضائیہ حریت پر متعین تعداد سے کم طیاروں سے حملے کا آغاز کرے۔ اس کے علاوہ پٹنٹ ٹاؤن ہدف پٹنٹ ٹاؤن پر پہنچنے کے لیے بالکل مستعد تھا اور لڑاکا طیاروں کی ضرب کے بعد اس کے وقت بہا ہی کرنے کے لیے ۵۴ کے اسکوڈرن بھی تیار تھے تھے۔ اس لیے گروپ کپٹن مسعود کو حکم دیا گیا کہ طیاروں کی کسی کے باوجود منصوبہ کے مطابق عمل کیا جائے۔

جب یہ پتہ چلا کہ سرگودھا پر زیادہ سے زیادہ آٹھ سیریلز فراہم ہو سکیں گے تو گروپ کپٹن مسعود نے حالات سے مجبور ہو کر کاڈر انچیف کی





کئی مواقع پر پاک فضائیہ نے زمینوں کے فرائض کی تکمیل کے لئے بم اور دھماکے کے راکٹ کے ساتھ حملوں کے مطابق طویل فاصلے کی پرواز کے لئے ضروری ڈراما ٹینک بھی استعمال کئے۔ سابقہ حصار میں فوجی انداز سے چھپائے ہوئے جبر کا یہ منظر کوئی بات نہیں تھی ان جہازوں کو جنگ میں کثرت سے استعمال کیا گیا۔

ہندوستان ہوائی اڈوں پر ضرب لگاتے کے لئے پاک فضائیہ کے منصوبے کی راہ میں یہ بدقسمتی کی آخری دیراز نہ تھی۔ اس منصوبے کا سب سے اہم نقطہ یہ تھا کہ تمام طیلت بیک وقت بین الاقوامی سرحد پار کریں تاکہ آپاٹک حملے کا زیادہ سے زیادہ فائدہ حاصل کیا جاسکے۔ لیکن جبکہ پشاور کے طیاروں نے چٹا ٹوٹ پر ضرب لگنے کی عرضی سے ہدف پر پہنچنے کے لئے تقریباً دو گھنٹے شام کے وقت کا خیال نہ کئے ہوئے ہم بجکر ۱۵ منٹ پر پرواز شروع کی۔ سرگودھا پر درپیش مسائل کا نتیجہ یہ نکلا کہ اسکو اڈن لیڈر عالم کی قیادت میں اڑنے والے پہلے تین طیلت ۵ بجکر ۱۵ منٹ سے پہلے فضا میں جذب نہ ہو سکے۔ اسکو اڈن لیڈر رفیق کی قیادت میں ہوائیوں کی طرف جانے میں تین سیبر طیاروں کی پرواز میں مزید ۱۵ منٹ کی تاخیر ہو گئی۔ ہدف میں پہنچنے میں وقت کے درمیان اتنے بڑے فرق کا مطلب یہ ہوا کہ پشٹ ٹوٹ پر حملے سے ہندوستانی فضائیہ کو پاک فضائیہ کے ارادوں کی پہلے سے اطلاع ہو جاتی گی۔ یہ بالکل ایسا ہی تھا جیسے سرگودھا سے ایک تار بھیج کر دشمن کو مطلع کر دیا جائے کہ ”ہم آ رہے ہیں“۔

ہدایت کے باوجود ایک بار پھر اے سی اے ایس آپریشنز سے ایئر میڈ کوارٹر میں ٹیلیفون رابطہ قائم کیا۔ اسٹیشن کا مندر نے تجویز پیش کی کہ اس مرتبے پر ان آٹھ سیبر طیاروں کو آدم پور اور ہواٹھ کے ہوائی اڈوں کے خلاف بھیجنے کے بجائے ایک ساتھ صرف ایک ہی ہدف پر بھیجا جائے۔ اس طرح ہندوستانی فضائیہ کی ٹوٹ کے سامنے یہ زیادہ مؤثر طاقت ہو گی۔ ایک بار پھر سرگودھا اسٹیشن کا مندر کی تجویز اے سی اے ایس آپریشنز کے اس فیصلے سے ستر ہو گئی۔ جس کی توثیق کا مندر انجین نے بھی کی تھی۔ لیکن پاک فضائیہ کی مشکلات بھی ختم نہیں ہوتی تھیں۔ اور آخر میں جب سرگودھا ہوائی اڈے سے آٹھ سیبر روانہ ہوئے تو پتہ چلا کہ ان میں سے بھی ایک پرواز کے قابل نہیں ہے اور اس کی جگہ لینے کے لئے کوئی دوسرے محفوظ طیارہ بھی دستیاب نہیں ہے۔ ہوائی اڈے کے دفاع کے لئے مخصوص طیاروں کو استعمال کرنا مناسب نہ سمجھا گیا۔ اس لیے کہ پاک فضائیہ خود بھی عزوب آتے ب کے وقت دشمن کے لئے کا خطرہ محسوس کر رہی تھی۔

سٹین خدشات دل میں لیے ہوئے گرد پ کہلن مسودے سات سیبر طیاروں کو علاقے میں واقع ہندوستان کے ان دو بڑے ہوائی اڈوں کی جانب جاتے ہوئے دیکھا جن پر ہندو طیارے ریگت بے تھے۔ زمین سے جذب ہونے ہی فلاٹ لٹینٹ سیر کے سیر کا جنرل خراب ہو گیا۔ اسٹیشن کا مندر کے خیال میں سرگودھا کے سیبر طیاروں کو صرف ایک ہی ہدف پر بھیجنے کے لئے یہ وجوہات کافی تھیں۔ مگر نقد پر اپنا فیصلہ پہلے ہی مرتب کر چکی تھی۔

# سُرخ روتی یا سانخ

## پٹھان کوٹ

جیسا کہ پہلے بتایا جا چکا ہے کہ پٹان سے اسکو اڈرن لینڈ ریزی دینے کے اسکو اڈرن نمبر ۱۹ کے ۸ سیر چار سے بی پاک فضائیہ میں وہ ضروری منصوبہ تھے جو درہی کتب کے اصول کے تحت منصوبے کے عین مطابق چھانچھٹ پر ضرب لگ سکتے تھے پٹان سے اڑنے والے لڑاکا طیاروں کی زد میں آتے والا یہ ہندوستانی فضائیہ کا واحد اڈہ تھا۔ اور اس کا دوسریں یا اس سے کچھ زیادہ فاصلہ سیر کی پرواز کے لئے آخری حد تھا۔ معرکے سے نکلنے کے لئے مناسب حد پر باز برقرار رکھنے کے لئے دو سو گین واسے دو ڈراپ ٹینک بھی ساتھ رکھنا ضروری تھا۔

پاک فضائیہ کے منصوبہ سازوں کے ذہن میں شہ تھا کہ چھانچھٹ پر ہندوستانی فضائیہ اب بھی مقیم ہے یا نہیں۔ لیکن سائڈ ڈسٹر سے ایس ڈالیف ۱۱ طیاروں کی حفاظت میں ۱۵ ہزار فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے ہوئے آٹھ سیر خوش قسمت نکلے جب پاک فضائیہ کے چار سے دشمن کی توجہ پٹانے اور ہندوستانی راڈر کی زد سے بچنے کے لئے ۳۲ ہزار فٹ کی بلندی تک آ کر چکر مینے والی پرواز کے بعد چھانچھٹ پہنچے تو ہندوستانی طیاروں کی ایک بڑی تعداد غلطی سے اڈہ کے اندر ہوائی اڈے پر پھری ہوئی تھی۔ سرمد موجود کرتے ہوئے یہ سب کے ہوا بازوں نے اپنے گن سوئچ کا انتخاب کر لیا تھا۔ چار چار کی ٹکڑیوں میں خود کو دشمن کی ٹھوس اور پھل رکھتے ہوئے ان سیر طیاروں نے اپنے نیچے تقریباً ۵۰ ہزار فٹ کی بلندی پر روٹیٹ چار سے دیکھے۔

دن کے وقت ساڑھے تین بجے چھانچھٹ پر مجھے کے مقصد کا خلاصہ بیان کرتے وقت ہوا بازوں کو ہوائی اڈے کی کوئی تصویر فراہم نہ کی جاسکتی تھی۔ ہر پلانٹ کو بتایا گیا تھا کہ پروگرام کے مطابق اسے اپنی ۵ رانچ والی

ہندوستانی کے ساتھ نشانہ بازی کا معرکہ شروع ہونے ہی پاک فضائیہ کو دشمن کی اگلی صفوں کے ہوائی اڈوں کو غیر موثر بنانے کی کوشش کرتے ہوئے ہندوستانی فضائیہ کو جوابی حملے کی ترغیب دینا تھا۔ ہوائی اڈوں پر ضرب کاری میں پہل اتنی مزوری تھی کہ کئی ڈراپ ٹینک کو تحفہ قوت سے حملہ کرنے کا لشکر مول لینا پڑا۔ اور واقعہ یہ ہوا کہ اس حملے سے جنگ کا پانسہ پٹنے والے مقصد بھی پورے نہ ہو سکے لیکن اس کے باوجود پاک فضائیہ اس وقت تک چھوڑنے سے سب سے شدید معرکے سے اپنے حق میں فیصلہ لے کر نکل اڈہ سے پہلی بار یہ واضح اشارہ مل گیا کہ سیر چار سے ہنڈ کے مقابلے میں کمتر نہیں ہیں۔

ہوائی اڈے پر ضروری منصوبہ سازوں کی اجازت دینے سے پہلے آخری کام یہ تھا کہ ہندوستانی فضائیہ کی اگلی صفوں کے اڈوں کو چیک کر لیا جائے تاکہ اس بات کی تصدیق ہو جائے کہ اس نے اپنے چار سے وہاں سے ہٹائے نہیں ہیں۔ اسکو اڈرن لینڈ اقبال اور محکم اڈہ دو لاک بیڈ ایف ۱۱ طیاروں کو لے کر تقریباً ساڑھے تین بجے سر پر دشمن پر حملہ کرنے کی ہدایت کی روشنی میں ضبط سے کام لینے ہوئے آدم پر اڈہ جواڑہ پر ایک ہزار فٹ کی بلندی سے نشانہ کرتے ہوئے گزے۔ انہوں نے دشمن کی طرف سے کسی مخالفت کے بغیر دونوں ہوائی اڈوں پر پانچ سے آٹھ منٹ کا وقت گزارا۔ اگرچہ چوتے تو ہوائی اڈے پر پھرتے ہوئے ہندوستانی طیارے ان سے بچ نہ سکتے تھے ان کی آہ اور حملے کے بغیر واپسی نے یقیناً ہندوستانیوں کو ان کے مقصد سے آگاہ کر دیا ہو گا اور وہ سمجھ گئے ہوں گے کہ اب کیا ہونے والا ہے۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ کے بعد اب یہ ممکن ہو گیا ہے کہ ۹ ستمبر کو پہلی بار صحیح معنوں میں ہندوستانی سرمد موجود کرتے ہوئے پاک فضائیہ کے طیاروں میں سے ہر ایک کی کارگزاری کی تفصیلات مرتب کی جاسکیں۔





براد رنگ مشین گن سے دو بار چھٹ کر محلے کرنے ہیں اور ہر چار سے پانچ فٹ گن  
آتش گیر گولیوں کے انفجار سے سوزندہ موجود ہیں۔ اطراف میں دشمن کے چاروں  
کی عدم موجودگی اور زمین سے ملکی آتش بازی کے درمیان نوزی صید نے  
پندرہ فٹ کی جندی سے متاذا انداز سے کے مطابق چار فوٹے لگا کر اپنا  
کام شروع کیا۔ ہر ایک نے بڑے سلیقے سے حفاظتی حصار کے اندر موجود  
"بف" کو اپنی اپنی گولیوں کے لئے منتخب کر لیا تھا۔ زمین پر کھڑے ہوئے  
چاروں کے درمیان بندوستانی فضا پر کے لئے ٹرگ۔ ۲۱ کو دیکھ کر  
میدر کو بڑی مسرت ہوئی۔ انہوں نے ان چاروں پر خصوصی توجہ دینے کا ارادہ  
کیا اور جب سامے پائلٹ اپنا کام دکھا چکے تو حفاظتی پرواز پر موجود ایک  
کے پائلٹ رنگ لکھتے تو اب نے ہوائی اڈے پر آگ کے ۱۴ شعلے ابھرتے شمار  
کئے اور اس کے ساتھ ہی کچھ ملکی جنگاریاں بھی اٹھنے دیکھیں۔

اس محلے کے دوران پاک فضائیہ کے صرف ایک چار سے کو چوٹ آئی  
اس کے فیوزیج اور بازو کو معمولی نقصان پہنچا۔ محلے کے بعد سپر لپے ہدف  
کے علاقے سے نکلنے کے لئے پانچ یا چھ منٹ تک زمین سے لگے رہے اور  
وہیں اپنی منزل تک پہنچنے کے لئے ایندھن کے غیر ضروری استعمال سے گریزی  
کے لئے اوپر بلند ہوئے۔ حالانکہ انہوں نے محلے کے دوران زیادہ سے زیادہ  
ایندھن استعمال کرنے کی غرض سے اپنے ڈراپ ٹینک بھی نہیں گرائے تھے مگر  
جب وہ اپنے قریب ترین ہوائی اڈے یعنی سرگودھا پر اترے تو ان کے  
پاس صرف تین سو پونڈ سے بھی کم ایندھن باقی بچا تھا جو صرف دو یا تین منٹ کی  
پرواز کے لئے کافی تھا۔ پشاور کے ایک سپر کا ایندھن میں اس وقت بالکل  
ختم ہو گیا جب وہ اٹھنے کے بعد مل دسے پڑے موڑ رہا تھا۔ ایندھن کی آخری  
حد تک پرواز کا یہ انداز قطعی طور پر ناپسندیدہ تھا مگر جنگ کے دوران سپر  
جو بازلوں کے لئے تین سے چار سو پونڈ ایندھن کے ساتھ رن دسے پروا میں  
پہنچ جانا خوش نصیبی کی بات سمجھی جاتی تھی۔ یہ ایک حقیقت ہے کہ اسکوڈن نمبر ۱  
کے چارے اپنی تقریباً ۱۰ فیصد جنگی کارروائیوں کے بعد جب واپس آئے تو  
ان کے پاس ہرول کا ذخیرہ تین سو پونڈ سے زیادہ نہیں تھا۔ آخری حد تک پرواز  
کا یہ بکار صرف ایندھن کی بچت کے لئے بہترین طریقہ کار اور سیکرٹس دسی  
کی مناسب جابا ت ہی سے ممکن ہوا۔

محلے کی مدد کے بیان میں مزید سوال جواب کے بعد پٹھانکوٹ کے  
دھڑل منہ کے کھاتے میں ایئر ٹریفک کنٹرول جڈنگ کو نقصان پہنچانے

۱۔ ستمبر کو غروب آفتاب کے وقت پشاور کے سکواڈرن ممبروں نے پٹھانکوٹ پر بہت  
کامیاب حملہ کیا۔ ۲۔ سپر چاروں سے اس محلے کی قیادت کرنے والے سکواڈرن لیڈر  
نوزی جیدر ستارہ عزت محلے کے قریب آف سے پہلے اپنے سپر میں بیٹھ رہے ہیں  
ایک فضا کا یہ دو دھڑل منہ صرف اس لئے کوئی نقصان اٹھائے غیر ضروری کے مہین جان  
کامیاب کارروائی کی۔



کے علاوہ سات عدد تک۔ ۲۱ پانچ میٹر اور ایک فیٹر چاندھی۔ ۱۱۹ کی تباہی  
شمار ہوئی۔ بعد میں پاک فضائیہ کے ڈائریکٹر چان آپریشنز کے تجربے سے یہ  
بات سامنے آئی کہ تک حیدروں کی تعداد کچھ زیادہ بتائی گئی ہے جبکہ ہندوستانوں  
کا دعویٰ تھا کہ وہ تک ۲۱ حیدرے نہیں تھے بلکہ میسر تھے۔ ہندوستانی فضائیہ  
کی سرکاری تاریخ کے مطابق اس وقت صرف ۹ عدد تک۔ ۲۱ حیدرے انڈین  
ایئرفورس کی خدمت میں معروف تھے۔ معرکے کے خاتمے پر ہندوستان ان میں  
سے آٹھ حیدروں کی نمائندگی کرنے کو تیار تھا۔ لیکن اس کے باوجود چٹا کوٹ  
میں ہونے والے نقصانات کی تفصیل کچھ بھی ہو بلاشبہ یہ پاک فضائیہ کی میساکابیل  
تھی جسے کوئی نقصان اٹھائے بغیر حاصل کیا گیا تھا۔ بد قسمتی سے ایئر فیلڈ اسٹریٹجک  
پلان کے تحت اس شام تین حملوں میں یہ واحد کامیاب حملہ ثابت ہوا۔

### آدم پور

جب اسکوٹلینڈ یڈر عالم کی قیادت میں اسکوٹلینڈ نمبر ۱ کے تین میسر  
بڑی سے ذلتی ہوئی شام میں سطح زمین سے ملتی ہوئی تھی پرواز کے ساتھ پنجاب  
سے گزر رہے تھے تو انہوں نے سیکس کے ایس اوی کی آواز سنی جو آوازنگ  
نے جیسے تھے کہ چٹا کوٹ پر حملے سے ہوشیار ہو کر دشمن کے حیدرے علاقے میں  
منڈلا رہے ہیں۔ جب عالم اور ان کے ساتھی اپنے نقصان شناخت سے صرف نہیں  
میکند کے فاصلے پر اسٹریٹجک کے جنوب میں تین ٹائلن پر پہنچے تو انہوں نے چار  
ہنٹر حیدروں کو حملہ آور صرف ہندی کے ساتھ زمین سے پانچ سوٹ کی مدد  
پر پرواز کرتے دیکھا۔ دو تک کا منڈر عالم بیان کرتے ہیں۔

"مجھے یاد ہے کہ میں نے یہ سوچتے ہوئے کہ یہ نئے ہنٹر کتے فوٹوس  
حیدرے ہیں، اپنے سیکشن کو ایندھن کے ٹینک گرا دیے کی ہدایت کی۔ ہنٹر حیدروں  
نے بھی اپنے ڈراپ ٹینک گرا دیے اور ہم لڑنے کے لئے ایک دوسرے پر بھٹ  
پڑے۔ معرکہ زیادہ دیر نہیں چلا۔ میں نے فیرم ہنٹر پر فیرم جانی، وہ ایک فیرم  
برٹ کے بعد اکھریگ اور آگ کے گولے کی شکل میں زمین پر گویا۔ حالانکہ میں  
یقین سے نہیں کہہ سکتا کہ اسے میری منزل لگی تھی یا نہیں۔ اب ہم مددی ائند  
سے حریف کے برابر تھے۔ میں نے آئی جی سی اور آئی کم رفتار سے پہلے کئی لڑائی  
نہیں لڑی تھی۔"

درختوں کی پہنگ پر نہلا بازیاں کہنے لگتے پٹنے ہوئے چوہا کے تقریباً

دوسو ٹائپ سے بھی کم رفتار پہلا ہے اپنے انفرادی معرکے میں معروف ایک  
دوسرے کے عقب میں آئے کی کوشش کر رہے تھے۔ عالم بتاتے ہیں کہ۔

"جنگ سے پہلے ہنٹر کے بارے میں ملنے قائم کرتے ہوئے ہم  
کو شہر تھا کہ اپنے فلیپ کی نقل و حرکت کی دہرے وہ سیر کو فیرم جانی  
اس معرکے میں ہم ایک دوسرے سے بہت قریب تھے۔ تقریباً ایک ہزار  
فٹ سے بھی کم فاصلے پر۔ تب میں نے اپنے حریف کا فلیپ نیچے ہلاتے دیکھا  
میں نے بھی اپنے فلیپ نیچے کر دیئے حالانکہ چار کی کم از کم رفتار کی مدد  
نسبتاً زیادہ یعنی ۱۸۵ ٹائپ ہے لیکن میں اس وقت ۲۰ ٹائپ کی رفتار  
سے پرواز کر رہا تھا۔ لیکن بے احساس ہوا کہ فلیپ گرنے سے بڑی رفتار  
کم ہو گئی اور مجھے اپنے حریف کے عقب میں رہنے میں کوئی مشکل پیش  
نہیں آئی اس لئے میں نے ہنٹر فلیپ اور پر کر دیئے۔"

"ہم ایک دوسرے کی ڈم کے پیچھے لگے رہے اور جلد ہی میں نے  
اپنے شکار کو نشانہ بنایا۔ ہم نے رخ موڑتے ہوئے پانچ ڈگری فوٹ  
نقل سے کام لیا تھا لیکن رفتار کم ہوتی گئی اور ہم دو ڈگری فوٹ نقل  
تک پہنچ گئے۔"

"اس جنگ میں تمام پانچ حیدرے میری فیرم کے سامنے تھے اور  
میں نے اپنے ایک دو تک میں اسکوٹلینڈ یڈر "سیج" احمد کو ایک ہنٹر  
کا نشانہ بناتے دیکھا۔ یہ ہنٹر احمد کے سامنے موجود تھا۔ ہم آدم پور سے  
تقریباً ۳۰ میل دوسرا معرکے میں پانچ یا چھ منٹ تک معروف رہے۔  
مجھے نگر یہ تھی کہ کہیں مزید ہندوستان حیدرے اس طرف نہ بھیج دیئے



چٹا کوٹ کے اڈے کی تصویر جو پاک فضائیہ نے حاصل کی۔ ۱۹۹۵ میں اس اڈے پر  
ہندوستانی فضائیہ کو ٹھکانے والے پہلے تک۔ ۲۱ تعینات تھے۔ اسکوٹلینڈ نمبر ۱ نے ان  
میں سے، کی تباہی کا دعویٰ کیا لیکن انڈین ایئرفورس نے صرف ایک نقصان تسلیم کیا اور  
کہ بالکل صحیح سالم قرار دیا۔

جائیں۔ اس لئے میں نے اپنے تمام سامنیوں کو آواز دی کہ اڈے کی طرف واپس چلو۔

اتفاق سے امرتسر اور پرپاک فضائیہ کا کمانڈر ہی لمحات میں ناکام بنادیا گیا تھا اور انڈین ایئر فورس کے چارے اس علاقے سے ہوا تڑھ میں اپنے اڈے کی طرف واپس جا رہے تھے۔ میں بہت ہی سچ پر تنہا پرواز میں مصروف تھا کہ ان میں سے دو ہنٹر میرے سامنے آئے۔ میں نے اپنا ایونیشن پیک کر کے لئے بلی دیا۔ سیر میں ایونیشن کی پوزیشن بتانے کے لئے کوئی اشاریہ نہیں ہے۔ لیکن ہرگز کے لئے تین سو راونڈ یا پندرہ سیکنڈ کی فائرنگ صلاحیت کے ساتھ مشکل ہی سے ایونیشن کی قوت کا سامنا ہوتا ہے۔ ہنٹر کے پاس اس کی پارتیوں میں سے ہر ایک ۲۰ ملی میٹر کی گولیوں کے ۱۷۵ راونڈ سے بھی ہوتی ہے۔ اس سے صرف پو سیکنڈ تک سس فائرنگ کا وقت ملتا ہے۔ اپنی فٹ کے شور کا دوبارہ یقین کر لینے کے بعد میں نے دشمن کے جہازوں کی طرف رخ موڑا اور دوسرے آخری چارے ہر گویاں پڑ دیں۔ وہ میری طرف جھپٹا لیکن میرا فیل ہے اسے گویاں لگ چکی تھیں۔ میں نے دھماکے دیکھے دیکھے شہ نہیں عقل سے کام لیتے ہوئے میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے اس کا بھیبا نہیں کرنا چاہیے۔ کیونکہ میرے ابندھن کی سطح نیچے ہوتی جا رہی تھی۔ اس لئے میں نے سرور پارک ادا اپنے گراؤ نہ کنٹرول انٹرپیشن سے اپنی پوزیشن معلوم کرنے کے لئے جندی پڑنا شروع کیا۔ مجھے پتہ نہیں تھا کہ میرے ہتھیار پھیل چکے ہیں۔ یہ معلوم کر کے سکون ہوا کہ وہ سب سرگودھا کے اطراف

مالاٹھا اسکاؤڈن میڈر رائے ایئر فیلڈ کی قیادت میں اگرم پور میں ہونے والا علاقہ تھیں انڈین ایئر فورس کے ہنٹر جہازوں کی مدد سے کام کیا۔ لیکن جیت پرستوں سے پہلے ہی پاکستانی سکواڈرن کا ڈیڑھ ٹھن کے دو جہازوں کو گرا کر مارا گیا تھا۔ یہ سکوکاٹا مار گیا

• مقبرہ جو پورینہ کہنے والے پر قسمت بیکر کشن کا مددگار سپین جو پوری خزانہ عسکر گودھا کے ہوائی فیلڈ پر سلائی آزمائش کے ساتھ عقب میں رہتا رہا جیتنے والے ہندوستانی بیٹ مغز بابا۔ طاقت پیمائش جو پوری کو ہوائی کے اوپر ہنٹر تیار کرنے کا اعزاز ملا اور انیس ستارہ ہزات عطا کیا گیا۔







فلوٹ یفینٹ فیس حسین جو ہوانہ رکاردانی کے دوران صدی عہد پر تر جونی میں سے ایک کاشہ دکنے کے بعد شہید ہو گئے انہیں بعد از مرگ شانہ جرات عطا کیا گیا۔

اسکو ذہن مند سرفراز یعنی بال مرآت سندہ عزت نے مقررہ جوازہ میں اپنی کُن مام ہوئے سے قبل ایک برٹرا۔ یہ کُن مام ہوئے کے بعد بھی وہ اپنے کیشن کی مدد میں مصروف رہے اور ہندوستانی قضائے کے ایک جٹری سے ٹانگ آفسیر کا مدعی ازابہ کا شکار ہو گئے۔ سرفراز فقی کی شجاعت کا اعتراف کرتے ہوئے ان کو بعد از شہادت چل جرات اور شانہ جرات عطا کیا گیا اور ایک قضائے کے ایک فٹہ کا نام بھی ان سے منسوب ہوا۔

میلے کے بعد واپس آ رہے تھے۔ دونوں نے نچی سلع پر پرواز کے دوران ایک دوسرے کو دیکھا اور آری پرواز بدلتا دیکھ کے "ہم" احمد نے کہا۔ "جائے دے سیبر۔ کڑی نظر رکھو۔ بہت سے جٹری اطراف میں موجود ہیں۔" اس احساس کے ساتھ کہ وہ ہندوستانی سرزمین کے اوپر پاک قضائے کے چاروں کی ٹیہ ہے انہوں نے اس وارنگ کی بڑی قدر کی۔ حالانکہ انہیں چوکس رکھنے کے لئے دوبارہ اطلاع کی ضرورت نہیں تھی۔ اور اپنے انداز سے کے مطابق جب تک پیکٹن ہدف کے اوپر نہیں پہنچ گیا اسے دشمن کی فضائی مخالفت کہیں نظر نہیں آئی۔ اس وقت اندھیرا اتنا بڑھ چکا تھا کہ چندہ سوئٹ کی جندی سے بھی زمین پر موجود ٹھکانوں کی شناخت ممکن نہیں تھی۔ حالانکہ منصوبے کے مطابق میلے کی جندی رہے تین ہزار فٹ تھے۔ جب سیبر چارہ دو سوئٹ کی جندی پر چکر لگتے ہوئے جوازہ



میں ہیں جہاں میں بھی واپس پہنچ کر اڑیگی۔ یہ پہلا موقع تھا کہ ہم نے ہنٹر کا سامنا کیا اور اس دن ہمارے شہبازات ودر ہو گئے۔ بے شک نقص ودرکت میں سیبر چارہ سے ہنٹر سے کہیں زیادہ بہتر ہیں۔"

اسکو اڈرن یٹہ عالم کے دونوں ساتھیوں اسکو اڈرن یٹہ احمد اور فلائٹ یفینٹ عاتقی نے اپنی "گن سائٹ" کی غرابی کے باوجود ایک ہنٹر کو نقصان پہنچانے کا دعویٰ کیا۔ پاک قضائے کے بوابندوں کے حق میں شہادت دوسرے دن ہی مل گئی۔ آل انڈیا ریڈیو نے اعلان کیا کہ فلائٹ یفینٹ عاتقی نے ہندوستان کے صدر ڈاکٹر ذاکر حسین کے صاحبزادے کو آدم پور کے قریب دشمن کے سیبر چاروں سے معرکے کے بعد ایک بڑی مریح نقصان زدہ ہنٹر کو واپس لاسنے پڑا دیر پھر عطا کیا گیا ہے۔

حالانکہ ان سیبر چاروں کو ان کے ہدف پر پہنچنے سے روکا گیا لیکن پھر بھی پاک قضائے اس امر پر مطمئن تھی کہ اس نے کوئی نقصان اٹھائے بغیر دو ہنٹر چارہ سے تباہ کر دیئے اور تین کو نقصان پہنچایا۔

## جسٹوائے

جب سیبر چاروں کا اسکو اڈرن نمبرہ اپنے اسکو اڈرن یٹہ سرفراز فقی فلائٹ یفینٹ سیسل جو دھری بحیثیت نمبر ۲ اور فلائٹ یفینٹ یونس سین بحیثیت نمبر ۳ کے ساتھ فضا میں بند ہو کر سرمد کی طرف بڑھا تو دن کی روشنی بڑی سے غائب ہو رہی تھی۔ ہواڑہ پر حملہ کرنے والے سیبر چاروں کی اس محکزی نے عین اس وقت بین الاقوامی سرمد پار کی جب سرمد دھا کے سیبر آدم پور کے ناکام

کو تلاش کر رہے تھے۔ سبیل چودھری نے اپنے بیڈر کو آواز دے کر بتا دیا کہ  
ہندوستانی نفاذیہ کے دو فیسر ملے ہوئے ہیں۔ ۱۱۔ ٹرانسپورٹ جی اے کے مخالف سمت  
میں جا رہے ہیں۔ رفیقی نے جواب دیا۔ "انہیں جیسے دو ہندوؤں میں ہم کو اور ہتر  
کا درمیان لگے۔ لیکن پانچ منٹ تک دشمن کے علاقے میں پھرنے کے بعد  
تاریکی نے زمین پر کسی جگہ کی شناخت نہ ہونے دی۔ اس وقت تک چودھری  
کے ڈرائیپ ٹینک پر پکے تھے۔ اس نے جاہت کے مطابق اس نے  
انہیں گرا دیے۔ رفیقی نے یونٹ میں کو آواز دے کر کہا کہ اگر شدید ضرورت  
درپیش نہ ہو تو اپنے ٹینک سنبھالے رکھنا۔ ان کی قلت کا امکان ہے۔ اس کے  
بعد کی راستان ڈبل پتے اپنے تہ سگھرت گھر سبیل چودھری نے بیان کی  
جو عوارض پر حملہ کرنے والے تین بیٹوں میں سے تہاواہیں آیا تھا۔

رفیقی: "دو ہتر ہنگل سائے بندی پر۔ ان پر نظر رکھو۔ اس پر سیر سیر  
۱۵۔ ۲۰ فٹ کی بندی پر پرواز کر رہے تھے اور ہتر دائیں بازو کے  
وائے میں چند سو فٹ کی بندی پر تھے۔  
یونٹ ۱۔ قائد۔ جہان کو پڑیں۔

رفیقی ۱۔ پڑیں گے۔ سبیل تم بائیں کو سنبھالو میں دائیں کو دیکھنا  
یونٹ اور سبیل اپنے بیڈر کے عقب کی حفاظت کے لیے چکر لگاتے  
تھے اس نے رفیقی کو یہ معلوم نہ ہو سکا کہ ان میں سے کون کس سمت میں ہے  
اس نے یونٹ نے آواز دی اور بتا دیا کہ موجودہ پوزیشن سے رفیقی کو بائیں  
بازو والے جیڈے کا نشانہ لینا چاہیے اور وہ خود دائیں بازو والے کو دیکھ لے گا۔  
سبیل بیڈر۔ تہاوا عقب محفوظ ہے۔ شوٹ۔

اس کے بعد چودھری نے دیکھا کہ بائیں بازو پر موجود بیڈر ہتر  
رفیقی کے برسٹ کی زد میں آکر دھماکے سے اڑ گیا۔ یونٹ نے بھی کھنڈر  
نہیں کیا تھا اور ابھی رفیقی نے پوچھ ہی تھا کہ کیوں ہا کہ اس کے نشانے والا  
ہتر جو فیسر کی پوزیشن میں آکر رہا تھا۔ فخرناک انداز میں دائیں بازو پر چلی  
یونٹ بھی اس کے ساتھ ہی گھوما اس کے عقب میں دو ہیبر موجود تھے۔ عین  
اس وقت چودھری نے دیکھا دو اور ہتر دائیں سمت سے آ رہے ہیں۔  
چودھری ۱۔ بیڈر۔ وہ ہتر دائیں سمت سے آ رہے ہیں۔  
رفیقی ۱۔ سنبھالو۔

چودھری ۱۔ دو اور ہتر بائیں طرف سے۔ اور مزید دو۔۔۔۔۔  
رفیقی ۱۔ ماجرہ۔۔۔۔۔ میرے عقب کی حفاظت کرو۔

سبیل چودھری کا فائدہ دشمن کے علاقے میں ایک کے مقابلے میں عین  
حریفوں کو سامنے دیکھنے کے وجود بہت بڑا فائدہ تھا۔ یونٹ نے ہر کا عقب  
کرتا ہوا میٹھے ہو گیا تھا۔ رفیقی کی طرف اس نے بھی ڈرائیپ ٹینک نہیں لگائے  
تھے لیکن وہ غالی ہو چکے تھے اور نقل و حرکت پر کوئی خاص اثر نہیں ڈال سکتے  
تھے۔ رفیقی نے جیسے آئے والے دو ہتر چاروں کے عقب میں پوزیشن لی اور  
ایک جگہ سی ڈی جی۔ لیکن اس کے ساتھ ہی اسے نفاذیہ مہر کے سب

سے تہا کنہ سے کی آمد کی امداد مل گئی۔ اس کی گنیں جام ہو گئی تھیں۔ چودھری  
کی پریشانی کے لیے آرٹی پرفیک کی آواز سنائی دی۔ "سبیل میری گنیں جام  
ہو گئی ہیں۔ تم قیادت سنبھال لو۔"

اس وقت نفاذیہ طرہ اندھیرے کی آڑ میں رفیقی بڑی آسانی سے  
ہتر چاروں کی برتنوں سے پھرتے کر نکل سکتا تھا لیکن اس کا مطلب یہ تھا کہ  
یونٹس کو اس کے دل پر چھوڑ دیا جائے۔ عقی محفوظ سے محروم ایک تنہا ہار  
ڈاگ ٹاٹ میں سب سے آسان نشانہ ہوتا ہے جیسے ہی چودھری نے آگے  
بڑھ کر قیادت سنبھالی وہ چلایا۔ "ہا ہتر چاروں بائیں بازو پر اور دائیں پر لیکن تہا  
عقب محفوظ ہے اور جب چودھری دائیں بازو والے دو ہتر چاروں کی طرف  
پھرتا رفیقی نے اس کے پیچھے کی دھواں کی امداد دی۔ چودھری کے سامنے ایک  
ہتر چاروں اپنی رفتار بڑھا کر نکل گیا لیکن دوسرے چاروں کے بائیں بازو کو  
نفاذیہ چنپا اور اس سے دھواں نکلنے لگا۔ وہ سیدھا ہوا تیز رفتاری سے اوپر کی طرف  
بند ہوا اور چودھری نے اس کے پائلٹ کو ایکسٹکٹ کرتے دیکھا۔

اس کے بعد جب چودھری نے اپنے اطراف دیکھا تو اسے ایک سرے  
سے کوئی حیرانہ نظریہ نہیں آیا اور اپنی پرواز کے دیگر اراکین کو آرٹی پرسنل  
آواز دینے کے بعد بھی اسے کوئی جواب نہ ملا۔ اسے صرف زمین پر ایک ہتر چاروں  
ہوا نظر آ رہا تھا اور اچانک اسے دوسرے دو ہتر چاروں کی گنوں سے نکلنے  
ہوئے شعلوں کا احساس ہوا۔ یہ دونوں اس پر فائر کر رہے تھے۔ اس وقت  
۱۵۔ ۲۰ فٹ کی بندی پر پرواز کر رہا تھا۔ وہ بیان کرتا ہے کہ۔

"میں تیزی سے پٹا اور میں نے مووی زاویے سے ہتر کی طرف  
خود لگا دیا۔ یہ ہتر زمین اور سبیل کے درمیان سینڈ وچ ہو گئے تھے بیڈر  
میرے نیچے سے پک بھینکے ہی نکل گیا لیکن اس کا فیر بہت نیچے تھا وہ  
ایسا نہ کر سکا۔ اس کے ڈنک ٹپ زمین سے ٹکرائے اور وہ گاڑی کی طرح  
راحتت ہوا شعلوں میں تبدیل ہو گیا۔"

"میں اوپر اٹھا اور رفتار سست روی تک کم کی۔ رفتار کے بریک  
لگائے اور نوز ڈی ٹی باڑی شروع کر دی۔ ٹیلیپ نیچے رکھنے کا کوئی فائدہ  
۱۲۰ فٹ سے کم ہو جائے اور بیسی۔ بے امید تھی ایک ہتر برق رفتاری  
کے ساتھ میرے اوپر سے گزر کر سامنے آ گیا اور جب میں نے سبیل دہائی  
تو وہ میرے سر پر ہی پھٹ پڑا۔ مجھے تقریباً آگ کے گولے سے نکلنا پڑا  
لیکن میں نے کسی نہ کسی طرح خود کو اس سے نکال لیا۔ رفیقی کا بھی ٹک  
کچھ نہ نہیں تھا لیکن اس وقت مجھے ایک ہتر اور ایک ایف۔ ۱۱ آگے  
ہوئے نظر آئے۔ سبیل نے ہندوستانی حریف پر سبقت حاصل کر لیا تھا  
میں سمجھا یہ رفیقی ہو گا لیکن میں نے دیکھا سبیل اپنی پشت پر پٹا اور اس کے  
خو جھوٹ پر سبیل کے ساتھ ہی ہتر شعلوں میں تبدیل ہو گیا۔ پاک نفاذیہ  
میں یونٹس بہترین نشانہ باز تھا میں نے اسے آواز دی اور پوچھا کہ تم  
لے ابھی ایک ہتر مارا ہے۔





مندر ہے۔ تھے۔ ان چاروں کو حیارہ شکن توپوں اور گنتی ہینڑھیوں نے مار گرایا۔ ان میں سے دو فلائٹ لیفٹیننٹ ڈی این راعور اور فلڈنگ آفیسر وی کے نیب سے معرکہ آرائی کر رہے تھے اور بب دیگر دو ہینڑھیوں نے جن کی قیادت فلائنگ آفیسر گاندھی کر رہے تھے۔ جوانی اڈے کے اوپر معرکہ آرائی بھی تو یہ دونوں بھی فوراً اس میں شامل ہو گئے۔ ایک سپر زینٹی فائر کانسٹنٹ بن گیا اور دوسرے کو گاندھی کی مگن نے مار گرایا۔ جبکہ دوسرے دو سپر جوانی اڈے پریم اور گویاں برسانے پر تھے۔ راعور نے نیب کو بائیں جانب والے ایفٹ پر حملے کی ہدایت کرتے ہوئے دائیں ہاتھ پر موجود حیارہ سے قریب پہنچ کر تقریباً ۵۰ گز کے فاصلے سے فائر کھول دیا۔ مزید قریب جاتے ہوئے راعور نے ۵۰ گز کے فاصلے سے پھر فائر کیا اور یہ ضرب سپر کے لئے ہاں یوں ثابت ہوئی۔ وہ جوانی اڈے سے پانچ یا چھ میل دور آگ کے شعلوں میں پٹا ہوا زمین پر جا گرا۔ نیب جس نے پہلے کبھی فضا میں فائر نہیں کیا تھا اور اس وقت تک زیر تربیت ہی تھا۔ دوسرے سپر کے قریب پہنچ کر (جو رپورٹ کے مطابق ابھی تک جوانی اڈے پر حملے میں مصروف تھا) تقریباً سو گز کے فاصلے سے فائر کھول دیا۔ پاکستانی پائلٹ نے فوراً ہواڑہ پر حملہ ختم کر دیا اور تیزی سے اوپر اٹھنے لگا۔ نیب نے تیزی سے قریب پہنچ کر جند بوتے ہوئے سپر پر سو گز کے فاصلے سے دوبارہ فائر کیا اور پراخا ہوا حیارہ نسبتاً بہتر نشانہ تھا اور جیسے ہی ہینڑھی توپ کا شیل بائیں دنگ پر لگا، سپر کے ٹکڑے فضا میں اڑتے نظر آئے۔ دھوئیں کا ایک جھکا نکلا جو تیزی سے آگ کی پادریں تبدیل ہو گیا۔ یہ فضا میں تباہ ہو کر زمین پر گر گئے والے ہر پاکستانی سپر چاروں میں سے ۲ خسرے تھا۔

کچھ غلط بیانی کے علاوہ یہ اسکاؤٹز لیڈر رفیق اور فلائٹ لیفٹیننٹ حسین کی موت کی صحیح تفصیل ہو سکتی ہے۔ دیگر کامیابوں کا دعویٰ نمایاں طور پر غلط تھا اور پاک فضائیہ کے ریکارڈ سے ظاہر ہوتا ہے کہ حقیقت میں فلائنگ آفیسر گاندھی فائر بنا شکری نہیں۔

جنگ کے بعد ہندوستان کے اس دعوے کے باوجود کہ ہواڑہ پر اس نے کوئی نقصان، غارتے بغیر ہر سپر تباہ کئے۔ پاک فضائیہ کے ٹیمین کے مطابق جوانی اڈوں پر حملے کے دوران کوئی کہ ہینڑھی فضا میں تباہ ہوئے اور تقریباً ایک سو تین سپر زمین پر تباہ کئے گئے اور تین یا چار کو نقصان پہنچا۔ اس کے مقابلے میں پاک فضائیہ کو دو سپر ایفٹ، اور ان کے جواباً ہندوں کا نقصان اٹھانا پڑا۔

یہ تعجب خیز انداز میں انڈین ایئر فورس نے ۶ ستمبر کو کسی ہینڑھی سے کشتہ سیم نہیں کیا۔ لیکن پاک فضائیہ کم از کم دو سو ہندوں فلائنگ آفیسر پر ایئر فکری و فلائنگ آفیسر گاندھی کا ریکارڈ ہے جو ہواڑہ کے قریب معرکہ میں۔ ستمبر کو اپنے چاروں سے ایکٹ کر گئے تھے اس کے علاوہ پانچ اور ہینڑھی مٹیں جو انہیں ہندوئوں میں جاگ بوتے یا ایکٹ کر گئے۔

نامساعد حالات کے باوجود جوانی اڈوں پر حملے جاری رکھنے کے حق میں باقاعدہ کافی تھے اور جب ۶ ستمبر کی رات آئی تو پاک فضائیہ کا حوصلہ ہندی کی نئی سطح چھو رہا تھا۔ سپر جیسے ہینڑھی اچھی طرح ناپ تول کر چکے تھے اور اس بات میں کوئی شبہ باقی نہیں رہا تھا کہ پاکستانی پائلٹ اپنی ناگزیر معدی مدد سادات کے باوجود اپنی ہندوستانی جوڑ کو پرواز اور معرکوں میں زیر کرنے کے اہل تھے۔ فضائیہ کے ہیڈ کوارٹر میں جنگ کا سب سے اہم اور فیصلہ کن دن ایٹان بخش نائیک کے ساتھ گزایئے کی سرٹ دو انتہائی مقبول اور تجربہ کار افسروں کے نقصان کے فہم میں دھب کر رہ گئی۔ پاک فضائیہ اس میاں کے پائلٹوں کا مسلسل نقصان برداشت نہیں کر سکتی تھی۔ کمانڈر انچیف رفیق کو ایک بہترین نوجوان کی حیثیت سے جانتے تھے لیکن بے دن کی کارگزاریوں نے فضائی جنگ میں پہل کے فوائد بدشہ پاکستان کو حقیقت کر دیئے تھے۔ فضا میں ہینڑھی کی یہ نمائندگی بزدل مارشل نوفاں کے لئے انتہائی اطمینان کا باعث بنی۔ جوانی اڈوں پر حملے سے واپس آنے والوں کے شور کے فائدے کے بعد صرف سرگودھا میں اسٹیشن کمانڈر کی نظر ہواڑہ حملے سے ہٹا کر آئے والے دافعہ پائلٹ پر پڑی ہوئی موجودگی ان کے فدا شات اور پہلے دن کے دل شکن حالات کے فائدے کا ثبوت تھی۔ پاک فضائیہ نے سب سے جلد سبق یہ حاصل کیا کہ ایک چھوٹی سی اور مضبوطی سے منظم فضائیہ میں ساخو اسی شدت سے صوفی کی جاتا ہے جیسے ذاتی طور پر کسی کہنے میں۔!

### ۱۔ ہینڈسٹر اڈہ

ہندوستانی فضائیہ کے اگلی صف کے جوانی اڈوں کے بعد سب سے زیادہ اہم نشانہ امرتسر کا خصوصی طاقت والی سی آئی راڈار تھا۔ جس پر مضبوطی کے مطابق دوسرے حملوں کے ساتھ ہی وار کرنا تھا۔ پاک فضائیہ کو درپیش مسائل میں سے ایک اہم مسئلہ سر راڈار اسٹیشن کے صحیح مقام کا تعین تھا۔ اس اسٹیشن کی صدائے علامت "فٹ آئی" سے پاکستان کا فضائی انٹیلیجنس اسٹاف اچھی طرح واقف تھا لیکن ۵ مئی کے اندر اس کے صحیح مقام کا تعین نہ ہو سکا تھا۔ ٹھیک ٹھیک نشانہ لگانے کے لئے یہ کوئی اچھی بات نہ تھی۔ انڈین راڈار انڈاس کے موافق یونٹوں کی نشریات سن کر اس کے صحیح مقام کا تعین کرنا پشاور کے اسکاؤٹز نمبر ۲ اور اس کے خصوصی آلات سے میسر نہ آئی۔ بجلی اور جند ہواڑہ آئی۔ ۵، ۵ ایف اے جیسے ڈروپلے کئے تھے کی زبردستی تھی۔ یہ خصوصی ایلیٹ ۱ ایکٹر ڈیگ انٹیلیجنس، اسکاؤٹز دشمن کی راڈار تنصیبت پر پہنچی پرواز سے عمل اندازی کرنے کے علاوہ ہندوستانی چاروں کے وی ایچ ایف۔ ۲ پر پیش تھے اور انہیں جام کرنے کا ذریعہ بھی تھا۔ اسے خاص طور پر ہان نشریات کو سننے اور جام کرنے کی جابا بات تھیں جو انڈین ایئر فورس کا گراؤنڈ کنٹرول انٹر سپیش اسٹیشن اپنے فائر چاروں کو ہدایات دینے کیلئے استعمال کر رہا تھا۔ پشاور اسکاؤٹز نمبر ۲ کا آر۔ ۵، ۵ ایف اے کھٹ پہ

محلے کے وقت دشمن کے جی سی آئی ٹرائسٹیشن میں مدافعت کرنے اور ہندوستانی  
 پیادوں کو آدم پور کے جوان اڈے پر واپس بھیجنے کے لئے جعلی اسکات لینے  
 کے لئے استعمال کیا گیا تھا۔ آر بی ۵۰ ایف نے ہندوستانیوں کے آرٹل ٹرائسٹیشن  
 بھی جام کئے۔ اور اس طرح پاک فضائیہ کے جی سی آئی کنٹرولر کو دشمن کے پیادوں  
 کی نقل و حرکت کا علم ہو گیا۔ آرٹل کی نشریات سننے میں آسانی اس وجہ سے بھی تھی  
 کہ انڈین ایئر فورس اور پاک فضائیہ دونوں ہی پیغام رسانی کے لئے انگریزی  
 زبان استعمال کرتی تھیں۔

۶۔ ستمبر کو عزوب آفتاب کے وقت اتر سر پر پہلے محلے کے لئے دنگ کمانڈر  
 محمد شمیم کی قیادت میں ۳ سپر ایف ۵۰ پیادوں نے شام ۵ بج کر ۳ منٹ پر  
 سرگودھا سے پرواز کی۔ ان کے ساتھ اسکاؤڈرن لیڈر رشید اپنے آر بی ۵۰ بی  
 میں موجود تھے۔ منصوبہ یہ تھا کہ آر بی ۵۰ بی ہندوستان کے فٹ آئل اسٹیشن  
 پر چلے پیچے گا اور اس طرح اسٹیشن کے مقام کی نشاندہی کر کے محلہ کرنے والے  
 سپر پیادوں کی رہنمائی کرے گا۔ جیسے ہی یہ فلامینوز ڈیریا باد پٹی آر بی ۵۰ بی  
 کے خصوصی ایکٹر دنگ آلات نے کام کرنا چھوڑ دیا اس لئے اس مشن کو فیر باد  
 کہنا پڑا۔

لیکن اسکاؤڈرن لیڈر اقبال پٹوارے دوسرے آر بی ۵۰ بی میں روانہ  
 ہو چکے تھے اس لئے دنگ کمانڈر شمیم نے سرگودھا ہوائی اڈے پر اپنے سپر پیادوں  
 کے لئے دوبارہ اینڈ من لینے کے بعد اندھیرے میں مایلیٹ ہیلاسے کے ساتھ  
 ہر سر پر ہوا دا بولنے کی کوشش کی مگر ایک بار پھر یہ عمل ناکام رہا۔ ہندوستانیوں  
 نے اپنے ماڈار کو سخت حفاظتی دائرے میں لے رکھا تھا اور اس کی وجہ سے  
 آر بی ۵۰ بی کا ایک انجن ٹھکانے کے اوپر پہنچ کر نشاندہ بن گیا۔ دنگ کمانڈر اقبال  
 اپنے مجروح ایلینٹ پیارے کو باقی بچنے والے انجن کے سہارے واپس اپنے  
 اڈے پر لے آئے اور سپر پیارے برف کی ٹھیک طرح نشاندہی نہ ہونے کی  
 وجہ سے اپنا محلہ ترک کر کے واپس آئے پر مجبور ہو گئے۔

### دیگر اڈار اور ہوائی اڈے

اس ابتدائی منصوبے کی حکمت کے لئے چار عدد مسلح لاک بیڈی ۱۳۱  
 تربیتی پیادوں کو سرگودھا سے اڑ کر فیروز پور ماڈار پر اور ماری پور فورس کے

۸۔ ایف ۸۶ اور م ٹی ۲۳ پیادوں کو وسطی سیکٹر میں جام محلے کے ہوائی  
 اور پور بندہ کے ماڈار پر محلہ کنا محلہ اتر سر کی طرح فیروز پور ماڈار پر بندہ ڈر  
 بھی فزبی نکلے۔ خبر تھا کہ آیا ان کا وجود ہے بھی یا نہیں۔ حقیقت میں پور بندہ ماڈار  
 کے وجود کے بارے میں زیادہ شک تھا۔ فیروز پور پر اتر سر کے مقابلے میں کہ  
 طاقت اور کٹر دانا کار والا مو بائل ٹی پی ایس دانی۔ اڈہ نصب تھا۔ اس  
 میں صرف پیشگی اطلاع دینے کی سہولت تھی اور جی سی آئی اگر ڈانڈ کنٹرول ٹرائسٹیشن  
 کی سہولت کا فائدہ اٹھاتا تھا۔

اس وقت تک انداز میں مسلح کئے جانے والے صرف دو عدد م ٹی ۲۳  
 پیارے ان ذیلی عملوں کے لئے فراہم ہو سکے۔ خیال تھا کہ معمولی دفاعی انتظام  
 والے ٹانوی دوجے کے ہدف کے لئے یہ پیارے کافی ہوں گے۔ تمام م ٹی ۲۳  
 پیارے وقت پر روانہ ہوئے مگر اپنا ہدف پانچنے میں زیادہ خوش قسمت ثابت  
 نہیں ہوئے۔ جنوب کے دو م ٹی ۲۳ پیارے مجروح ہیں ہندوستانی فضائیہ کے  
 ہوائی اڈے کی طرف متوجہ ہو گئے۔ جس پر اطلاع کے مطابق یہ ماری کا سان  
 موجود تھا۔ یہ متبادل ہدف تھا یہاں قابل ذکر کوئی ٹانڈ نظر نہ آیا پھر بھی م ٹی ۲۳  
 پیادوں نے اپنی تمام گولیاں ہوائی اڈے کے علاقے میں استعمال کر ڈالیں۔

فضائل عملوں کے سلسلے کی آخری کڑی یعنی ماری پور اڈے سے جا مگر  
 کے اڈے پر محلے پر محض اس لئے عمل نہ ہو سکا کہ پاک فضائیہ کے پاس دوسرے  
 بالکل متم بہنکے تھے سرگودھا اسٹرائیک فورس کی ضروریات پوری کرنے کے  
 بعد ماری پور کے پاس صرف ایک وڈ جن سپر نہ تھے۔ ان میں سے کئی استعمال  
 کے قابل بھی نہیں تھے۔ اس مختصری فورس میں سے چار تو بری فو کی حد کیے  
 مخصوص تھے اور کچھ فضائی دفاع کی اہم ضرورت کے لئے پابند کیے گئے تھے۔  
 اگر جام نگر مانے کے لئے جیلاسے دستیاب ہو سکتے ہوتے تو ان کے لئے  
 اپنے عام دنگ فوئل ٹینک کے علاوہ دو عدد فاضل ڈراپ ٹینک دیکر ہوتے  
 لیکن یہ نہ کہ جام نگر پر محلے کی تباہی کے امکانات ڈھانچے دن کو معمول ہونے  
 تھے اس لئے اتنے طویل فاصلے پر واقع ہدف کے لئے کسی بھی جیلاسے کو نہیں  
 کرنے کے لئے وقت بہت کم تھا۔ اس لئے جام نگر شبنون کی فہرست میں نام  
 کر دیا گیا جس کے تحت پاک فضائیہ نے دشمن کی اعلیٰ صفوں کے ہوائی اڈوں کو اس  
 دباؤ میں رکھنے کا منصوبہ بنایا تھا۔

# پاک فضائیہ کے شب و دن کا آغاز

برصغیر کے ساتھ بی۔ ۷۷ پروانہ کے لئے موزوں عام وزن سے کچھ زیادہ بھاری ہو جاتا ہے اور اسے اڑان کے لئے دن و رات پر زیادہ فاصلے کرنا پڑتا ہے لیکن پاک فضائیہ نے اس مد کو نظر انداز کر دیا اپنے بھاری کے سامان کے علاوہ بی۔ ۷۷ اپنے بازوؤں کے ساتھ ۲۰ ایم ایم کی گین بھی لگائے رہتا ہے جس میں ۱۰ سوراخہ گولیاں ہوتی ہیں، لیکن اس طیارے کا اصلی کام بم برسانا ہے اسلحہ کی شہت سحرک نہیں ہوتی۔

ہندوستان سے جنگ شروع ہونے سے تقریباً ۲ سال قبل امریکی فوجی امداد کے مشاورتی گروپ نے پاک فضائیہ کے بی۔ ۷۷ بمبار طیاروں کے لئے آربی۔ ۱۷ اسے راڈار بم شہت فراہم کی تھی۔ سن ۱۹۷۱ء میں امریکی تعاون سے اس راڈار کو طیاروں میں نصب کیا گیا۔ پاک فضائیہ کے بمبار طیاروں کا سارا حملہ زیادہ بندی سے ایٹمی ہتھیار کے استعمال کے لئے بنائے جانے والے ان ہتھیار آلات پر مبنی نہیں لگتا تھا۔ آربی۔ ۱۷ اسے راڈار پندرہ میل کے فاصلے سے زمین کی ساخت یا کارکنوں کی گین کا ثانوی کام انجام دیتا ہے لیکن بہت مختصر دائرے میں مگس پیش کرتا ہے اور مگس ریزی میں سطح زمین کے قریب الجھاؤ نظر آتا ہے اس لئے دشمن کے ہوائی اڈوں پر پاک فضائیہ کے بمباروں کی نچی ہوئی ڈالنے والے حملوں میں اس دائرے کے استعمال کی اہمیت نسبتاً کم ہو گئی تھی اور زیادہ تر ہدف تیسیم شدہ مگر ذرا مشکل طریقے میں نقشوں کے مطالعے ہی سے پہچانے گئے۔ رات کے وقت یہ کام مشکل ہوتا ہے اور دشمنوں کی اونچائی پر دوسری شکل ہوتا ہے اس لئے اس سطح پر پرواز کے دوران اپنے جی سی آئی راڈار سے بھی کوئی رابطہ قائم نہیں لکھا جاسکتا۔

اپنے ذاتی سامان اور بم ڈالنے کے لئے آلات وغیرہ کے بغیر بناوہ

جنگ کے آغاز کے ساتھ ہی ۱۹ ستمبر کو ہندوستان کے ہوائی اڈوں پر اپنے منصوبے کے مطابق حملے کا میاں ملنے کے ساتھ حملوں کے بعد پاک فضائیہ کے لئے ضروری تھا کہ وہ دوسرے دن دشمن کی جوائی کارروائی کی شدت کو کم کرنے کے لئے اسلحہ اعلیٰ صفوں کے ہوائی اڈوں پر دوبارہ قائم رکھے اب بی۔ ۷۷ کو اپنا کام دکھانا تھا۔ دن کی روشنی میں اس کا استعمال خطرے کو دعوت دیتا ہے۔ اس لئے گروپ کیٹلی ڈوگر کو ہدایت کی گئی کہ بی۔ ۷۷ سے نصف شب کے قریب پٹانکوت، آدم پور اور لہواڑہ پر بھاری کی جائے اور یہ سلسلہ بم، راکٹ اور گین کے استعمال کے ساتھ ۱۹ ستمبر کی صبح ساڑھے چار بجے تک جاری رکھا جائے۔

بھار و جنگ بھرا م کشمیر میں گشت کے پہلے سے شروع ہونے والے بحران کے وقت ہی سے نیم مستعدی کی حالت میں تھا۔ اس وقت سے اسکوٹرن کے وہ افسران جو تربیتی کورس یا پھینچیں پرتے واپس آکر ماری پور پر اس کے دستہ نمبر ۷ اور ۸ میں شامل ہو چکے تھے۔ پہلے یا راڈار تھا کہ بی۔ ۷۷ طیاروں کو صرف ماری پور کے اڈے سے استعمال کیا جاتا تھا لیکن کمانڈر انچیف نے محسوس کیا کہ اس سے کافی طویل فاصلوں پر ہوا کرانی بڑے گی اس لئے ۱۹ ستمبر کی رات کو یاربی۔ ۷۷ و جنگ کمانڈر سطح کی مدت میں بناوہ رینجور دیکھے گئے۔ اور انہیں کاؤوانی کے لئے جو کس رہنے کی ہدایت کی گئی اور جیسے جیسے جہازوں میں اضافہ ہوتا گیا اس ونگ کے مزید ایس میں سے دس بمباروں نے ۱۹ ستمبر کو کسی راہ اپنا لی ماری پور سے روانگی سے قبل بی۔ ۷۷ طیاروں پر ان کا پورا بوجھ لا دیا گیا جس میں ایک ہزار پونڈ وے ۱۱ بم فوجی کے اسکوٹرن میں اور ساڑھے سات سو پونڈ وے ۱۱ بم دہلی کے ہدف کے نیچے دیگر الفاظ میں مجموعی طور پر سات ہزار پونڈ گولہ بارود۔ اس





پاکستان کو اندین ڈیڑھ گھنٹہ کی اگلی صف کے اڈوں  
کے خلاف پاک فضائیہ کے میجر پیاروں کی جڑی  
کا میاں قرب کے بعد ایک فضائیہ کے مارٹن  
بی۔ ۵۰ پر مشتمل بمبار فورس نے تیسرا بمباری  
کی بم کا آغاز کیا، بمبار ونگ بمبار کے کپڑے ۵۰  
ہزار سے ۱۹۶۵ میں اپنی بم کے آغاز سے پہلے  
ماری پور کے ہوائی اڈے پر مست ہیں ن میں  
دو ہزاروں تھے پرواز کے لئے کارپس مشاوریہ۔

۱۹۶۵ میں ہندوستان سے بھڑوں کے آغاز  
کے بعد ایک فضائیہ کی بی۔ ۵۰ فورس کا  
سب ونگ کا نڈرہ برطیت کی کان میں  
ادلی پور سے وٹا ورتقل کر دیا۔

بیچنے والے ملے تو یہ بھی ملے نہیں تھا کہ یہاں ان کا قہر کتنا طویل ہے۔ اور انہیں ۱۰ اور ۱۱ ستمبر کی رات کو چار چار بھاری بارودوں کی ٹولیوں میں تقسیم کر کے ان کے ٹکڑوں کے بارے میں یہ چایات دی گئیں کہ یہ ملے گئے خطوں کا کرکٹ بائیں۔ دشمن کو زیادہ سے زیادہ درجہ برجم کرنے کے لئے طیاروں کے ایک آف بائی منٹ کے وقفے سے ہونگے۔ ہوائی اڈوں کے اطراف جہی طیارہ شکن توپوں سے بچنے کے لئے ملے بارہ ہزار فٹ کی بندی سے متنبہ سسٹم کے ساتھ ہم ہزار فٹ تک بچے خطے کا رکھنے میں۔ اس طرح پاک فوج کو کرڈنوں سے محفوظ رکھنے کی کوشش کی گئی تھی۔ کارروائی کے دوران بھی سلیج کی پرواز کے لئے زیادہ سے زیادہ ۳۰۰ فٹ کی رفتار استعمال کی جاتی تھی۔ اس فلائٹ ٹانگ سے جو میل فی منٹ کی رفتار کی گنجائش نکل آتی اور ہفت پر ۳۰ منٹ گزارنے کے بعد ۳۰۰ فٹ ۱۱ سے بھی زیادہ قوت سے نکلنے کی اہلیت ہوتی رہی۔

شب خون کے اس منصوبہ پر عمل سے پہلے ہی ۱۰ دنے غروب آفتاب کے وقت ایک کارروائی کی تھی یہ کارروائی کراچی کے جنوب مشرق میں کچھ لے ملے میں واقع مام سڑ پر ملے کے لئے کافی سہولت سے دستیاب نہ ہونے کی وجہ سے کی گئی۔ جب چھ ستمبر کو سامنے جا رہے تمام اس بی۔ ۱۰ دنے کا ٹکس و نوڈس کا ڈر قریبی مام میں ماری ہوسیں موجود تھیں۔ بھاری ایف اسکواڈن سے جا ملنے کے لئے پیش اور پرواز کرنے والے تھے۔ بی۔ ۱۰ دنے کے چھ رکھنے ملے کو کارروائی کی چایات دینے کے لئے صرف ۲۰ منٹ کا وقت باقی بچا تھا۔ لیکن خوش قسمتی سے پہلے سے مرتب کئے ہوئے ۳۰ گریٹ فولڈر پرواز کے منصوبے اور کارروائی کے خاکے موجود تھے۔ تمام طیارے ماری پور سے ۵ بجے شام پرواز کے لئے تیار تھے ان کے اسلحوں میں ہر ایک کے لئے طیارے کے اندر رکھے ہوئے ایک ۱۰۰ پونڈ کے بم ہی بی بی کے علاوہ ۱۰۰ پونڈ سے نیچے ۵۰ راکٹوں کا پورا ڈن موجود تھا۔ راکٹ پہلے ہی چڑھا دیے جاتے تھے اس لئے یہ پرواز کے لئے دستیاب کمزورت میں انہیں تبدیل نہیں کیا جاسکتا تھا جس بلنگی پرواز کے لیے نیوی ٹیسٹ کے لئے کوئی مسئلہ درپیش نہیں تھا، مارل پور سے بی۔ ۱۰ دنے دو سیکشن میں تین تین طیاروں کی کوئی ساحل مندر کے ساتھ ساتھ صوب کی صحت روانہ ہوئی۔ ابتدا میں تقریباً ۱۰ سو فٹ کی بندی پر اڑتے ہوئے یہ طیارے ساحل کے اوپر سے ہندوستانی علاقے میں داخل ہوئے۔ ان کی پہائی کے لئے ۱۰ ڈوی لائٹ ہاؤس کی روشنی بڑی معاون تھی جہاں ٹرک ملے کے پار اس مقام سے صرف ۲ منٹ کے فاصلے پر تھا اپنے ہفت سے ایک میل پہلے ہی۔ ۱۰ سیمے آسمان کی طرف بند ہوئے اور ہر ایک نے اپنے علاقے ہفت پر ۲ ہزار پونڈ بم گرا دیئے۔ کچھ مزید ہتر تاج کے لئے دنگ اندر قریبی نے آئے۔ کٹ بیگر پرواز کر رہے تھے جس سے جو آٹک لگ

گئی۔ تمام بی۔ ۱۰ دنے کسی لڑاکا طیارے یا طیارہ شکن توپ کا سامنا کرنے بغیر خیریت سے ماری پور واپس لوٹ آئے۔

ماری پور سے ماری رات ایک ایک بی۔ ۱۰ دنے طیارے سے جانم ٹر پر مسلسل ہول کے دشمن کو ہراساں کیا جاتا رہا۔ ملے کے ہندو راہین نے توہم گھٹنے کی فکرت میں تین تین ملے کر ڈالے۔ اسی قسم کے ایک ملے میں اسکواڈن لیڈر شیر عالم صدیقی اور ان کے نیوی گیزر اسکواڈن لیڈر اسلم قریشی جام ٹر سے واپس آئے ہیں ناکام رہے۔ اور یہ سمجھا گیا کہ وہ لوہے ہو گئے ہیں۔ ان کے انجام کے بارے میں کوئی تفصیلات سامنے نہیں آئیں، لیکن ہفت کے ملے میں چھائے ہوئے بادل اور مسلسل تین پروازوں کی تکان ہی شاید ان کے طیارے کی تباہی کا باعث ہو۔ اس کے بعد پاک فضائیہ کے کس ملے کو ایک رات میں دو سے زائد کارروائیوں کی اجازت نہیں دی گئی۔

جنگ کے مدتیہ جس کو ٹراف سے نہ پرواز کر رہا تھا۔ ۱۰ دنے مام سڑ پر فیلڈ کیس کے اندر گرے جس سے مستعدی کے ہیٹ فام پر موجود دو دیپا اور ٹیکسٹل ایریا میں بیگر اور کشاپ تباہ ہو گئے۔ ساتھ ہی دن سے پر شکاف پڑ گئے۔ مام سڑ پر دن ملوں کا مقصد غالباً اس قسم کی سرگرمیوں کو مسلسل منتشر رکھ کر اس کے ملے پر رات بھر کی کارروائیوں کی تکان طاری کرنا تھا اس کے بعد شب خون کی فہرست میں آدم پور کا ٹر تھا جس کی ذمہ داری پشاور کے بی۔ ۱۰ دنے طیاروں کو سونپی گئی تھی، اس ہفت پر ملے کی ساعت ۱۰ ستمبر کی شام ۵ بجکر ۲۰ منٹ مقرر کی گئی، اسکواڈن لیڈر (حال دنگ کا ڈر) نجیب احمد خان اسکواڈن کے س او تھے، اپنے بی۔ ۱۰ دنے سیکشن کے ساتھ پشاور پہنچنے کے بعد ہی ان کو اپنے ہفت کا علم ہوا۔ اور ایک بار پھر مشن کے لئے تیار ہی اور ملے کے مزید قہر راہین کو چایات کے لئے صرف چند منٹ دستیاب تھے۔ اس کے بعد روٹنگی کے وقت بی۔ ۱۰ دنے طیاروں کے فیوژن لچ بے میں ۱۰ ہزار پونڈ بم لاوے لگے تھے لیکن طیاروں کے بازو پشاور میں لیس ہونا تھے۔ جب یہ طیارے پشاور پہنچے تو سامنے آئی کچھ تھے ان کے لئے ہفت پر پہنچنے کی ساعت میں صرف ۲۰ منٹ باقی تھے اس لئے طیاروں کا ڈن نصف رہ گیا۔ مرونی طور پر دشمن کم لگنے کا وقت نہیں تھا اگر ہفت پر پہنچنے کے وقت میں کچھ چٹک رہا کر دی جاتی تو بھی طیاروں کو ان کے دوسرے ملے کے لئے بندھن اور اسلحے سے لیس کرنے کا وقت باقی نہیں رہتا پھر یہ بھی مناسب نہیں تھا کہ غروب آفتاب کے وقت پاک فضائیہ اپنی اگلی صف کے ایک ہوائی اڈے پر اپنی بڑی تعداد میں طیارے جمع رکھے۔ یہ بڑے خطرے کو دعوت دینے کے مترادف ہو ۳۰ منٹ کے بعد مرونی۔ ۱۰ دنے طیارے شام ۶ بج کر ۲۰ منٹ سے پہلے اپنے مشن پر روانہ نہ ہو سکے ہفت پر ان کی ساعت تبدیل کر کے رات ۵ بجکر ۲۰ منٹ مقرر کر دی گئی۔

اندھیرے میں بھی سلیج کے نقشہ جات سمجھنے میں مشکل کے باوجود چاروں



۱۹۰۵ء کی جنگ سے کوئی دو سال قبل پاک فضائیہ کے تمام بی۔۵ ہیاروں کو آرن۔۱ سے راڈار بم سائٹ سے لیس کیا گیا تھا۔ یہ راڈار بم سائٹ ہیار سے کی بی ناک میں نصب کی گئی اس تھیب سے ناک کی فوائت کا فرق ہیار سے کی دو تھا ویسے ہا ہر ہے تو تھیب سے پہلے اوہ ہدی کی ہیں۔ یہ راڈار ہادہ ہدی سے اپنی ہضیا رگھانے کے لئے کارآمد ہے۔ اس سے ۱۹۰۵ء کی جنگ میں کوئی خاص مدد مل سکی حالانکہ اس سے زمینی سائت معلوم کر کے ہندی گیش کا انہری کام بھی دیا سکتا ہے۔

۱۹۰۵ء کی جنگ سے بے ہیک فضائیہ کا مدلی۔۵۰ ہیار ہشت کے لئے ہا ہر ہر ہدی ہے

بی۔۵ ہیار سے کسی غیر ضروری وقت کے ہر ہی این ہفت تلاش کرنے میں کامیاب ہو گئے۔ یہ غالباً اس لئے ممکن ہوا کہ جب اسکو ڈون لیڈر ہنجیب آدم پر یہ بچے تو ہوائی اڈے کی تمام روشنیاں پوری طرح مل رہی تھیں۔ اتفاق سے رن دے کی روشنی میں پہلے حملے کے بعد ہیار ہشتن توپوں کی آتش بازی اور اینڈ من سے ہر سے رن دے پر کھڑے ہوئے ایک ہیار سے ہر ہسہ۔

بی۔۵ کی نشاندہی سے مزید اضافہ ہو گیا۔ اسی روشنی میں پاک فضائیہ کے ہیاروں نے اپنا سارا وزن ہوائی اڈے کے علاقے میں اتار دیا۔ اتفاق سے رن دے کی روشنی بے ہلے کے دوران جلتی رہی اور اس حملے کے نتیجے میں کم از کم زمین پر پانچ ہیار۔ ۷ بجے ہوئے دیکھے گئے۔ علاوہ فورس کو کوئی بڑا نقصان نہیں ہوا۔ صرف ایک بی۔۵ کے پورٹ ونگ میں ایم ایم ایم کا ہوفورس شین گھس گیا اور دوسرا بی۔۵ کے ہڈوک سسٹم میں خرابی ہو گئی اس کے علاوہ ہیاروں کو کوئی نقصان نہیں اٹھانا پڑا۔

جب یہ چاروں بی۔۵ ہبار رات ۹ بجے ہٹا دو واپس آئے تو ہوائی اڈہ لاک ہیڈ سی۔۱۳۰۔ لاک ہیڈ ایف۔۱۰ سب ہر بی۔۵ اور





سکون سے فریگے کا ٹکٹ آفسر سکواڈرن لیڈر (معدی) ونگ کمانڈر، پنجب مہمان  
 جنہیں ۵۰۰ کے ونگ میں بی۔ ۱۰ کا کارروائیوں کی قیادت پر تازہ جرات مل چکی تھی۔



بارہویاڑوں سے بھرا گنجان ہو رہا تھا یہ تمام طیارے اپنے کسی کسی  
 مشن کے لئے تیار کئے جا رہے تھے۔ ایسے کرنی دور میں نظم و ضبط قائم  
 رہنا کسی معجزے سے کم نہیں لیکن حقیقت یہی ہے کہ سارا ۵۰۰ خوش اسلوبی  
 سے انجمنہ پار ہوا تھا۔ اور یہ سارا کارنامہ بے لوث خدمت میں لگی زین محو  
 انجام دے رہا تھا۔

ہوائی اڈوں پر پاک فضائیہ کے حملوں کا تسلسل اس سے ظاہر ہوتا  
 ہے کہ جب آدم پورا سڑاٹک فورس واپس بنا دیا تو یہی سٹی تو یہاں۔ عدد  
 بی۔ ۵۰۰ بمبار ایک اور سیکشن کے قریب سے گزرے جو چٹان کوٹ پر حملے  
 کے لئے ایہی پرواز شروع کر رہا تھا۔ بی۔ ۵۰۰ ونگ کمانڈر محمد اختر کی زیر  
 کمان تھے جو اس ونگ ہنر ۳۰ کے آپریشن آفیسر تھے۔ انہوں نے اس مشن  
 کی تفصیلات بیان کرتے ہوئے کہا:-

”آپریشن ٹکس کے مطابق چار طیاروں سے حملہ کرنا تھا لیکن یا نہیں  
 طیارہ میں دستیاب تھا اس لئے میں نے اسے بھی ساتھ لے لیا تاکہ  
 صائب کا فائر سٹیل جو ہوائی اڈہ حیدر ورمی واقع تھا جاڑنے کے لئے تیار  
 (آئی بی) تھا۔ ہم نے جب ۲۵۰ سے ۵۰۰ فٹ کی بلندی پر پہنچے تو

سرحد پار کی تو ہم نے اپنے اسلحہ کے سوئچ چیک کئے اور نیوی گیشن  
 لائٹس بند کر دیں۔ اب آخری کام ہم گرانے کے لئے دروازہ کھولا تھا،  
 یہ عمل اس مقام پر کرنا تھا جہاں سے ہم بلندی کی طرف پرواز شروع  
 کرتے۔ تیار جانے اپنی ہم روشنی پسند رہا تھا لیکن سرداری غلاب نہیں  
 تھی۔ ہندوستانیوں نے جہانوں پر بھی ایک آؤٹ کا اچھا انتظام  
 کیا تھا اور ہر چیز بالکل ساکت نظر آتی تھی!

”سب سے پہلے حملوں کے نتیجے میں کسی آگ کا نام و نشان ٹک  
 نہیں تھا اور شاہ میں ہٹ کو کبھی نظر انداز نہ کیا! اب میری ہم اس کی تلاش  
 میں بھٹکتے رہتے۔ مگر کچھ ہندوستانی بڑے جہازان ثابت ہوئے انہوں  
 نے ہوائی اڈے کی شعل راہ روشن کر رکھی تھی اور اس کی مدد سے  
 ہم کو اپنا نقطہ ہٹ بڑی آسانی سے مل گیا میں نے آؤٹ پر آواز دی  
 ”ہم اوپر جا رہے ہیں“ لیکن جب میں ہوائی اڈے کے بہت قریب  
 پہنچ گیا تب بھی میری بلندی، ہزار فٹ سے زیادہ نہیں تھی۔ شاید  
 دشمن کو ہماری آہٹ مل چکی تھی اس لئے کہ اس نے اپنی توپوں کے  
 دبانے کو مل دینے تھے۔ حقیقت تو یہ ہے کہ اس سے بڑی مدد ملی  
 اور آتش بازی کی روک تھام میں ہر طرف اجا پھیل گیا اب دن دے  
 صاف نظر آ رہا تھا۔ میں نے اس سے پہلے اک ایک فائر اور خاص  
 طور پر رات کے وقت اک اک فائر نہیں دیکھا تھا لیکن بھر بھی  
 مجھے طیارہ شکن توپوں کی ایک گنجان قطار نظر آ رہی تھی اس کے بعد  
 بھی ہم نے ہندوستانی ہوائی اڈوں پر حملے کئے مگر چٹان کوٹ، آدم پور  
 اور لہوا راہ میں دفاعی طیارہ شکن توپوں کا اجتماع یقیناً بہت بڑا تھا۔

”لیکن جب آپ حملے کر رہے ہوں تو میرا آپ کو گراؤنڈ فائر پر توجہ  
 دینے کی فرصت نہیں رہتی۔ اپنے ہٹ۔ رنر جمانے کے بعد گن فائر کے  
 وجود کا احساس مدہم پڑ جاتا ہے رات کے وقت طیارہ شکن توپوں کی آتش  
 باری قابل دید نظر ہوتا ہے، لیکن آپ کو اس کے بارے میں فکر مند ہونے  
 کی فرصت بھی نہیں ہوتی اور جب آپ نے قدم اٹھا لیا تو سب ہٹا لیا۔ اس  
 میں بھی کچھ ہوتا ہے۔“

”میں نے دن دے کے وسط میں نشانہ لے کر کیا کہ میں اسے  
 ضرب لگاؤں گا چاہے میری ضرب اچھی ہوئی یا بے یقینی ہوئی میں نے  
 ۳ ہزار فٹ کی بلندی سے اپنے ہم گرانے اور یہ ایک کامیاب حملہ ثابت ہو چکا



ہی دار میں آئے ہم ایک ساتھ گرے۔ میں وہاں سے بندی کی طرف نہیں گیا۔  
 میں ۳۹۰ ٹاٹ کی رفتار پر غوطہ لگا کر، ۴۰۰ ٹاٹ کی رفتار سے وہاں سے نکل جانا  
 چاہتا تھا اس لئے میرے پاس اپنے بھوں کی تباہی دیکھنے کا وقت نہیں تھا  
 اک اک توپ خانے کی شدید گولہ باری کے باوجود ہم میں سے کسی کو بھی کوئی  
 ضرب نہیں آئی اور جہاں تک مجھے علم ہے پوری جنگ میں صرف ایک ہی ۳۹۰  
 آدم پور پینڈ میں حملے کا شکار ہوا تھا۔ بیماری کے وقت کوئی بھی بندی کی پابندی  
 کے لئے احتیاط برتنے پر تیار نہیں تھا تمام حملے میں ٹھیک تیار  
 لگانے کا خواہش مند تھا اور اسی وجہ سے ہم اک اک فائر کو نظر انداز کر گئے  
 ”جب ہم پشاور واپس پہنچے تو میں نے اسٹیشن آفیسر کے لئے صوبوں کی  
 روداد مرتب کی صرف ایک حوالہ نام رہا۔ یہ حملہ میرے منبر نے کیا تھا اسے  
 پتہ نہیں مل سکا اس لئے اس نے اندھیرے میں ہم گرا دیئے۔ صبح کے وقت  
 جاری فوج نے دشمن کا ایک ریڈیو پیغام سنا جس میں کہا گیا تھا ”بٹاکوٹ  
 جل رہا ہے فوری مدد کر رہے“۔ ۳۹۰ کے شب خون کا یہی انداز مرتب  
 ہوا۔ پندرہ بیس منٹ کے وقفے کے ساتھ ہندوستانی ہوائی اڈوں پر حملوں  
 کا یہ سلسلہ جاری رہا۔ میں سمجھتا ہوں کہ اس وجہ سے ہندوستانی فضائیہ کی  
 طرف سے اپنی بری فوج کو لڑا کا ہلیا روں کی مدد فراہم کرنے میں کافی مشکل  
 کا سامنا کرنا پڑا اور ہندوستانی فوج اپنی فضائیہ کی بھرپور مدد سے محسوس  
 رہی۔ آپ خود ہی سوچ سکتے ہیں کہ ہوائی اڈے پر مسلسل بیماری کے حجب  
 میں خندقوں میں پیچھے ہٹے لوگ اپنے ہلیا روں کو کس طرح بچا سکتے ہیں اور

ہندوستانی ڈوں کے خلاف پاک فضائیہ کے حملوں میں ساتھ ساتھ ہماروں کے ساتھ  
 آدم پور، جہاڑ اور بٹاکوٹ کے ہندوستانی ہوائی اڈوں کو ہمارے ہلیا روں  
 کے اک بندی ۳۹۰ ہلیا روں کے ریموٹ کے وقت ہزاروں کی مدد سے  
 متعین اہانت پرانا گیا لیکن ان ہکتی ہزاروں ہستوں کی واپس کا کوئی نقصان نہ  
 لیا تھا ان ہلیا روں میں سے بہت سے شہید باگتار ہوئے اور یہ تصدیق کی جا رہی ہے

اکلے صبح ان ہوائی اڈوں کی کارکردگی کا کمزور ہو جانا یقینی تھا۔

”ایک عجیب بات یہ تھی کہ ۳۹۰ ہلیا روں کے جہاز ہوائی  
 ایسے میں جنہوں نے رات کے حملوں کے دوران ہندوستانی ہلیا روں  
 کو فضا میں دیکھا ہو۔ اگر آپ کے پاس رات کے وقت سرگرمی دیکھنے  
 کی کوئی بھی صلاحیت ہو تب بھی آپ لڑا کا ہلیا روں کو اڑتے رہیں اس  
 سے حملہ آور ہلیا روں پر یہ خوف طاری رہتا ہے کہ دشمن کے ہلیا روں  
 میں موجود ہیں اس طرح یہ حملہ آور ہوائی اڈے کے اوپر اپنا تمام فخر کرنے  
 پر مجبور ہو جاتے ہیں۔“

لیکن رات کے وقت فضا میں ہندوستانی ہلیا روں کی عدم موجودگی  
 کے باوجود پاک فضائیہ کے ہلیا روں کے حملے کو تاریکی اور ہندوستانی جاری  
 شکن توپوں کی گولہ باری سے مدافعت کا سامنا کرنا پڑا اس کے ساتھ ہی۔

سوئی گئی تھیں تاکہ آدم پر اور اتر سکے درمیان انڈین آرمی کی سہولت کا اہم راستہ تباہ کر دیا جائے۔ ہندوستانی ہوائی اڈوں کے مقابلے میں یہ دفن ٹھیک ٹھیک نشانے کا طالب تھا اور رات کے وقت کامیاب حملے کے بعد مشکلات کا حامل تھا۔ جب ۱۰ ستمبر کو صبح ۷ بجے دو جوڑی بی۔ بی۔ ۱۰۰ بمبار اس مشن پر روانہ ہوئے تو کامیابی کے لئے یقین کے بجائے صرف امید کا سہارا تھا۔ کسی نہ کسی طرح پاک فضائیہ کے طیاروں نے اپنا جھٹکا کر لیا۔ ہندوستانی طیارہ شکن توپوں کا دستہ سختی سے بی۔ ۱۰۰ کا دفاع کرنے کے لئے جڑوا تھا، بری۔ ۱۰۰ نے اپنے ہر ایک فوٹے میں ایک ہزار پونڈ والے سات بم گولے اس حملے کے نتیجے کا تجربہ کرنا لیکن نہ تھا اس لئے کو بی۔ ۱۰۰ طیارے رات کے اندھیرے میں مازہ لینے والے آفات سے لیس نہیں تھے اس حملے کے بعد چاروں بی۔ ۱۰۰ حفاظت کے ساتھ سنگھ میں اپنے متبادل ہوائی اڈے پر پہنچ گئے۔

اور اس طرح کے حملوں کی پہلی رات ختم ہوئی اس مہم میں ساری رات حملے جاری رہے اور صرف ایک طیارے کے نقصان سے دشمن کے تمام نقصانوں کا سیلاب حملے کے لئے رن دے پرانے حملوں کی کامیابی کے اہم نتائج تو ابھی سامنے نہیں آئے تھے مگر یہ بات واضح ہو گئی۔ ۱۰۰ طیاروں نے ہندوستانی دفاعی امکانات سے مرعوب ہونے سے انکار کر دیا تھا۔ بمبار حملے۔ پاک فضائیہ کے ایئر فیڈ ملٹریک جٹان کا صرف ایک جڑوا ماہر اہم جڑو تھے کہ وہ ۱۹۶۶ء میں دن کچھ کے مازہ کے وقت پاک فضائیہ

پر پرواز کی تھیں اور خراب موسم بھی پاک فضائیہ کے حملے کی مشکلات میں نشانے کا باعث تھا۔ موسم ہی کی خرابی کی وجہ سے اسی شام ہواڑہ پر تین بی۔ ۱۰۰ طیاروں کا حملہ ناکام رہا تھا اور سیکشن کا ایک طیارہ جو اس وقت پرواز میں شرکت نہ کر سکا حفاظت لیفٹننٹ طوی کے زیر ہدایت شروع آفتاب سے پہلے آخری کوشش کی شکل میں حملہ کرنے کے لئے دستیاب تھا۔ یہ حملہ چٹا بھٹ پر طیارے کے لئے چلنے والے پانچویں طیارے پر فضیات تھا دراصل یہ طیارہ اس کا دروائی سے پہلے وائے مشن میں شرکت کے لئے پرواز نہ کر سکا تھا اور ماری پور کے ہیکلے پشاور اتر تھا، پشاور میں طیاروں کی گنجائی کی وجہ سے یہ بی۔ ۱۰۰ رات ۳ بج کر ۱۰ منٹ پر اپنی اگلی مہم کے لئے پرواز کی خاطر رن وے پر رخ بھی نہ موڑ سکا تھا اور اس طرح شروع آفتاب کا وقت قسریب آ گیا۔ اس بی۔ ۱۰۰ کے حملے نے کامیابی سے اپنی تنہا پرواز ہواڑہ پہنچادی اور وہاں سے حفاظت کے ساتھ کونڈ کے قریب سنگھ کے ہوائی اڈے پر واپس آنے سے پہلے دشمن کے ہوائی اڈے کے وسط میں اپنے سونے کا ڈھیر لگا دیا۔ یہ نیا ہوائی اڈہ پشاور کو گنجائی سے نجات دہانے کے لئے استعمال کیا جا رہا تھا اور اس وقت تک انڈین ایئر فورس نے پشاور پر قبضہ دینا شروع کر دیا تھا۔

اس شب پاک فضائیہ کے بی۔ ۱۰۰ حملوں کے سلسلے کی آخری کڑی اسکواڈرن لیڈر نجیب خان نے مکمل کر دی۔ اس رات اپنی دوسری پرواز میں اس سیکشن کو دیا گئے بیس پر ایک اہم ہل تباہ کرنے کی ذمہ داری



اور پاک آدمی کے درمیان ہندوستانی فضائیہ کے اہم اڈوں اور اہم تنصیبات پر چھاپہ بردار دستوں کی یغار کے امکانات پر بھی غور کیا گیا تھا۔ ایسے حملوں میں پاک فضائیہ نے انڈین ایرو فورس کے اہم اڈوں ہلیاؤں فضائی حملے اور دیگر تنصیبات جن میں راڈار اور کھوجی پونٹ شامل تھے کو ترجیح دی تھی۔ پاک فضائیہ کی تجویز یہ تھی کہ لاک ہیڈ مس۔ ۱۳۰ ٹرانسیوڈٹ طیارے کے ذریعے پاک آدمی کے خصوصی تربیت یافتہ دستوں کو رات کی تاریکی میں چھپنوں کے ذریعے یا پھر غیر آباد ہندوستانی جوانی اڈوں پر اتار جائے ایک تجویز یہ بھی تھی سی۔ ۱۳۰ رات کے وقت چھاپہ ماروں کو لے کر اچانک دشمن کے اصل ہوائی اڈے پر اتر جائے اور مکمل طور پر اچانک حملے کا سلسلہ شروع کر دے۔

اس طرح کے حملوں کے لئے تین یا چار افراد پر مشتمل سبوتاژ پارٹیاں ہیلی کاپٹر کے ذریعہ دشمن کے اڈے کے قریب اتارنے کا منصوبہ بھی زیر غور آیا۔ اس منصوبے پر طاری خوش آئندہ نتائج کے جوش میں حاکم نے والی پارٹیوں کو واپس لانے کے لئے پہلے سے متعین مقام پر سی۔ ۱۳۰ ہیلی کاپٹر بھیجنے کی تجویز کے ساتھ سارا معاملہ محب خیزانہ میں طے ہو گیا تھا۔

دشمن کی طرف سے جوابی حملے کے خطر کو قطعی نظر انداز کرتے ہوئے منصوبے میں بتائی گئی تھیں کہ حالات میں سی۔ ۱۳۰ ایس ایس جی واپس سروس گروپ کے دستوں کی حفاظت میں ہم کی کامیابی تک پارٹی کی واپس کا انتظار کر سکتے ہیں۔

ان یقین دہانیوں کے ساتھ بین الاقوامی سرحد کے تقریباً ۴۰ میل عقب تک دشمن کے طیاروں اور راڈار تنصیبات پر ترجیحی حملوں کے لئے پاک آدمی کی منظوری حاصل کر لی گئی۔ بری فوج نے یہ بات واضح کر دی کہ اگر فضائی ذرائع سے پارٹی کو واپس لانا ممکن نہ ہو تو پھر ایسے ہدف منتخب کئے جائیں جن کا فاصلہ سرحد سے ۲۰ یا ۳۰ میل کے اندر ہی ہو۔ توقع یہ تھی کہ حلاوت چھاپہ مار یہ فاصلہ پیدل لے کر کے آسانی سے چند گھنٹوں میں واپس پاکستان پہنچ سکیں گے۔ خاص طور پر منتخب کئے جانے والے فوجیوں کو پاک آدمی ہیڈ کوارٹر کے تحت چھاپہ مار سرگرمیوں کی خصوصی تربیت دی گئی تھی مگر ان کا ڈاؤ دستوں کے لئے ہدف کا انتخاب پاک فضائیہ نے کیا اور منصوبے کی اہمیت اور نزاکت کے پیش نظر ان کو عام جنگی منصوبے سے علیحدہ خصوصی جرنی حیثیت دی گئی اور پاک فضائیہ کے کمانڈر انچیف کی نگرانی میں اس پر عمل کیا گیا۔ ان دستوں کی تنظیم اور صف بندی کی ذمہ داری ڈائریکٹر انٹیلیجنس گروپ کیشین ڈوگر کے ذمہ سونپی گئی۔

ستمبر کو ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر حملے کے منصوبے میں کاٹھو یغار کا عنصر بھی شامل تھا اس عنصر کو دشمن کے مشہور مرکز یعنی آدم پور، بواڑہ اور چٹانکوٹ کے اڈے سوچے گئے۔ ہر ضروری دستہ ۶۰ چھاپہ ماروں پر مشتمل

تھا جن سے مخصوص کام کے لئے اچھی طرح ریپرسل کرائی گئی تھی اور اس کے بارے میں یہ خیال تھا کہ وہ اپنے مقصد سے اچھی طرح واقف ہیں۔ مصرعے کے آخری مرحلے کے مطابق ان چھاپہ ماروں کو اسکول ٹریننگ کے ایک ہفتہ سے ۱۳۰ اڈے کے ذریعے ان کے متعین ہدف کے قریب چھپنوں کے ذریعے اتارنا تھا اس کے بعد ان دستوں کو اپنی اپنی ٹیم کی شکل میں علیحدہ علیحدہ چھاپہ مار کرنا تھا۔ ایک بار ہوائی اڈے کے علاقے میں داخل ہوتے ہی ان ٹیموں کو طیارے تباہ کرنے، دشمن کی نفی و خاص طور پر فضائی حملے کو باطل کرنے، ایندھن کے پمپ اڈے اور اہم تنصیبات پر حملے کرنا تھے۔ پاک فضائیہ نے چھاپہ ماروں کو یقین دلایا تھا کہ اگر وہ دشمن کے ہوائی اڈے پر قبضہ کرنے میں کامیاب ہو گئے تو سی۔ ۱۳۰ کا عمل اپنی بھرپور کوشش سے طیارہ ہوائی اڈے پر اتار کر چھاپہ ماروں کو وہاں سے نکال دے گا۔ حالات کی روشنی میں یہ ناممکن طے آتا تھا۔ لیکن پیر کمانڈو دستوں نے اس حقیقت کو بے شکایت تسلیم کر لیا کہ انہیں واپس کے لئے دشمن کے ہدف علاقے میں ساڑھے سے ستر میل تک جدوجہد کرنی پڑے گی۔ مشکل ہی سے اس حقیقت کو نظر انداز کیا جاسکتا ہے کہ فضائی حملے کی یہ ہمہ راصل خود کشی کا منصوبہ تھی۔ لیکن معرکہ پاکستان میں معروف فوجیوں کے اندر فکر کے مطابق قومی بقا کے مقابلے میں ان کی ذاتی بے شمار جیت کی حامل تھی۔

ہر قسم سے ان چھاپہ ماروں میں کچھ کی قربانیاں اس لئے رائیگاں گئیں کہ منصوبہ شروع ہی سے غلط بنیادوں پر قائم کیا گیا تھا اس ہم کی منصوبہ بندی میں ہم پر جانے والے حملے کے لئے اسپیشل سروس گروپ ہیڈ کوارٹر میں فائدہ کمانڈر اینڈ کزن تھیں اور ان کے پرنسپل اسٹاف آفیسر کمر ایڈمرل نے جو اقدام کئے ان کی وجہ سے منصوبے کی کامیابی کے تھوڑے بہت امکانات بھی ختم ہو گئے۔ حالانکہ اس ہم کی منصوبہ بندی بہت پہلے کی ہو چکی تھی اور دستوں کو اس کی ریپرسل بھی کرادی گئی تھی مگر ان دستوں کے ہدف سے اراکین کشمیر کی فوجی کارروائی میں مصروف تھے اور ۶ ستمبر کی بجائے ۷ تھیںات کئے جانے والے بہت سے افراد اس منصوبے کی ضروری تربیت سے محروم تھے۔ تربیت یافتہ افراد کی قلت میں اس وجہ سے اور بھی اندوہ ہو گیا کہ ان میں سے کچھ چھپنوں پر تھے اور واپس طلب نہیں کئے گئے تھے۔

اس ہم کے لئے بریفنگ بھی خطرناک حد تک ناکامی تھی۔ چھاپہ ماروں کو فوجیوں کے جانے والے بہت سے نقشے اور فضائی تصاویر بخود ہر ضروری تھیں۔ یغار پر جانے والے ایک دستے کو پہلے ہی تاخیر سے ٹرینڈے والی پرواز سے صرف چند منٹ قبل تصاویر یاد دہانی فرامی گئے تھے۔

ہدف پر خصوصی مقاصد کے حصول کے لئے چھاپہ مار دستوں کی ذمہ داری ہندی بھی صبح نہیں تھی اور ضروری ساز و سامان کی تنظیم اس طرح کی گئی تھی کہ ٹیم کا ایک آدمی غیر حاضر ہو کر کوئی بھی کام کرنے کا اہل نہیں ہوتا اس پر راز

کو ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر بمباری سے مراد مارنے کے لئے پشاور پر تین تین سو ۱۰۰ ہائیڈروجن بمباری کے ستمبر کی نصف شب کے بعد ہفت پر پینچے کا وقت دیا گیا اور اس دوران بمباری کی ہم تین گھنٹے کے لئے معطل کر دی گئی۔ ۸۰۰ بجے شب روانہ ہونے کے لئے تیار تھے لیکن چرات سے کمانڈو دستوں کی آمد میں تاخیر ہو گئی اس وجہ سے ہماروں کی پرواز دوبار ملتوی کرنا پڑی۔ جب کمانڈو دستے پشاور پہنچے تو معلوم ہوا کہ انہیں ہندوئی کرنس فراہم نہیں کی گئی ہے جس کے بغیر فضائیہ کے ذریعہ واپس میں ناکامی کے بعد ان کا وطن واپس آنا ممکن نہ ہوتا۔ اس مسئلے کا حل نکالنے کے لئے پاک فضائیہ کے محلے سے ہندوستانی کرنس جمع کی گئی علاوہ ہماروں کے محلے کو ان کے ہنگامہ کے طور پر ہندوستانی کرنس بھی فراہم کی جاتی تھی۔

یہ تمام تاخیر اس جہم کی کامیابی کے امکانات مزید کم کرنے کا باعث بنی کیونکہ اس کی وجہ سے ہم کورٹ کی تاریکی میں اپنا کام مکمل کرنے اور طلوع آفتاب سے پہلے علاقہ ہفت سے دور نکل جانے کے لئے وقت کم سے کم تر ہوتا۔ چلا گیا لیکن آخر کار ہفت پر پینچے کا وقت ۷ بج کر دس منٹ شب مقرر ہوا۔ ۱۳۰۰ کے محلے کو بھی سب کی پرواز کے ساتھ بن الا قومی سرحد پار کرنے کے بعد اتر فیملی سے دس میل دور ڈراپ زون تک پہنچنے میں کسی وقت کا سامنا نہیں کرنا پڑا لیکن زمین پر اترتے ہی زیادہ تر ہیرا کا ڈیڑھل میں بیٹھ گئے۔ پٹاخا کوٹ میں کمانڈو جموں کی صحت جاننے والی ڈیڑھ شاہراہ کے قریب ہیروں کے جال کے درمیان ان سے ایک دوسرے سے کھڑے جانے اور اس علاقے کی خصوصیات کی بنا پر جہاں وہ اترے تھے یہ فورس ایک دوسرے سے جھڑپا پانچ مربوط ٹویوں میں جمع ہو گئی۔ اور فورس کا ڈریس ایپس پر پورٹ پر کنٹرول حاصل کر سکا۔ ہندوستانیوں نے فورس کو جانی کارروائی کی اور انہوں نے میا کوٹ پر ہمسرہ کو ہونے والے محلے میں حد لینے کے لئے جموں والی دس پڑا کے جانے والے بکتر بند ٹرین کی مدد کیے جانے والے خط کو کھاتے ہوئے تھے والے ۹۰ چھاپہ ماروں کی فوج کے لئے روک لیا اور جب صبح ہندوستانی فوج نے اپنی کارروائی شروع کی تو پاک فضائیہ نے اس پر زبردست حملے کئے اسس ڈویژن کی مشن فوج کے بعد ہی ممکن ہو سکی۔ پٹاخا کوٹ کے حلقے میں ۱۳۰۰ سے جانے والے چھاپہ ماروں میں سے تقریباً دس پاکستانی واپس پینچے میں کامیاب ہو گئے، باقی گرفتار ہوئے یا شہید کر دیئے گئے۔

آدم پھر ہنگامہ کمانڈو دستے کی قیادت کپٹن ورنائی کر رہے تھے یہ دستہ زمین پر اترنے کے بعد کھجورے میں کامیاب ہو گیا اور ہوائی اڈے کے علاقے میں بھی بیٹھ گیا لیکن اس کی کارروائی کے لئے رات کی تاریکی کا صرف نصف گھنٹہ باقی بچا تھا ہوائی اڈے کے بیرونی علاقے میں پیچھے ہر پتہ چلا کہ خلا بریٹنگ اور ہمارے سے ۱۳۰۰ سے جانے میں معمولی سی غلطی کی وجہ سے ہنگامہ کرنے والا دستہ ہماروں کے حصار کے بجائے رہائشی علاقے میں پہنچ گیا ہے۔ صبح ہوتے

ہی اڈے کی بری فوج مکمل طور پر ہوشیار ہو چکی تھی اس لئے کپٹن ورنائی نے حملہ شروع کر کے سارا دن چھپ کر گزارنے کا فیصلہ کیا بعد ہی ہندوستانی بری فوج نے چھاپہ ماروں کو گھیر لیا اور ان پر اثر فائر شروع کر دیا سارا دن لڑائی کے بعد چھاپہ مار منتشر ہو گئے اور پاکستان کی سمت نکل پڑے لیکن ہندوستانی فوج تعاقب کرتی رہی اور اس طرح پورا دستہ یا تو گرفتار ہو گیا یا شہید کر دیا گیا ان کا تعاقب کرنے والوں میں مددگار ملیا سے، جیپ، بکتر بند گاڑیاں، شہری پولیس سکتے۔ یہاں تک کہ ہندو فوج، بیڑوں اور کرپانوں سے لیس دیہاتی بھی شامل تھے۔ کپٹن ورنائی اور کچھ کمانڈو بیاس اور دریائے ستلج کے اتصال پر پھنس گئے لیکن دس دن تک دشمن کے علاقے میں پھنسے رہنے کے بعد آخر وہ ہندوستانی فوج کے ہاتھوں گرفتار ہو گئے۔

جوازہ ہنگامہ ایک بڑے گاؤں پر اترے ہماروں کی آڈا اور اترتے وقت منتشر ہو جانے کی وجہ سے وہ دوبارہ کچھ ہونے میں کامیاب نہیں ہو سکے اور نہ ہی کوئی مربوط اقدام کر سکے کسی چھوٹی چھوٹی یاڑیاں ہوائی اڈے تک پہنچنے میں کامیاب ہوئیں لیکن صبح سمت کے عدم تعین کی وجہ سے ہمارا کاررو نہ قائم ہو سکا اور دوسروں کی طرح اس پارٹی کے اراکین کپٹن حسین اور ان کے دو سپاہیوں کے علاوہ گرفتار یا شہید ہو گئے۔ بچ نکلنے والے چھاپہ ماروں نے دو سپاہیوں کے ساتھ ہندوستانی فضائیہ کی ایک جیپ پکڑ لی اور اس میں سوار ہو کر دریائے ستلج پر اتاری چکے گئے۔ جہاں سے انہوں نے خط محاذ پار کر لیا اور پاکستان آ گئے۔

پاک فضائیہ کی طرف سے کمانڈو لیٹار کے ذریعے ہندوستانی فضائیہ کو زمین پر ہی حقدار کر دینے کی کوشش مکمل طور پر ناکام ہو گئی۔

اس جہم کے بارے میں پاک فضائیہ نے اپنی رپورٹ میں کہا: "گرفتاری یقینی تھی لیکن کوئی بھی آسانی سے گرفتار نہیں ہوا۔ وہ اپنی آخری سانس یا اپنی آخری گولی تک لڑتے رہے۔ کئی گھنٹوں سے جاک بکے گئے اور کچھ گرفتار ہوئے جو تاش نہ کئے جاسکے انہوں نے اپنے مقصد کے حصول اور پاکستان واپس آنے کی کوشش کی کچھ اپنی گرفتاری سے پہلے دس دن تک پیچھے رہے انہوں نے گئے۔ لیکن یہاں تک کہ گیس کا کرلہ اڑ گیا۔ کچھ واپس اپنے وطن پہنچے میں کامیاب ہو گئے۔ انسانی جہد جہد مثال تھی مگر انوس پر مگر جنگ نہ تھا۔"

اس طرح وہ جہنم ہو گئی جو اپنی شکل ہی سے مکمل تاہی کی تصویر تھی۔ بے شک اس خطرناک جہم پر جو دسے سکون کے ساتھ مسکراتے ہوئے جانے والے ان چھاپہ مار جیہاتوں کی زندگی کی قربانی کا حوالہ تلاش کرنا مشکل ہے لیکن اس کے باوجود غلط تصورات پر مبنی اور مجبور ڈسے طریقے سے زبردستی آنے والی یہ کارروائی کم از کم ہندوستانی فوج کی کوشش کے رخ کو بڑی حد تک موڑنے کا باعث ضرور بنی۔ اس سے ہندوستان کے فوجی اور شہری

حکام زبردست گھبراہٹ اور الجھن کا شکار ہو گئے۔ جنگ کے بعد انڈین ایئر فورس کے کانڈرا چیف کے ایک اعتراف کے مطابق دوسرے دن ایک ہوائی اڈہ مکمل طور پر غالی کرنا پڑا اور اس کے تمام طیارے انبالہ منتقل کر دیے گئے۔ پاک فضائیہ کو یقین ہے کہ جنگی منصوبہ بندی میں اسپیشل سروسز گروپ کی بہت اہمیت آج بھی موجود ہے مگر اس کی سمت کا تعین کرنے سے پہلے بہت احتیاط سے منصوبہ بندی کی ضرورت ہے اور اس کے تمام پہلو مد نظر رکھ کر یہ دیکھنا چاہیے کہ اس کے نتائج میں اس کے قابل ہیں یا نہیں مگر ایس ایس جی کارروائیوں کو موثر بنانا ہے اور کانڈرا دستوں کو سرحد سے دور اتارنا ہے تو پھر ان کو واپس لانے کے طریقوں پر خصوصی توجہ دینی چاہیے۔ اپنے اسپیشل سروسز گروپ کی کارروائی کے بعد پاکستان یہ توقع کر رہا تھا کہ ہندوستان بھی جھوٹے بیانیے پر ایسے اقدام کرے گا اور اسی انداز فکر کے نتیجے میں ۱۸ ستمبر کی رات کو پاک فضائیہ کے ہوائی اڈے پر ہندوستان کے چھاپہ ماروں کے غیالی حملے کا جواب مل جاتا ہے یہ معرکہ جس کا دراصل کوئی وجود نہیں تھا ریڈیو پاکستان کی طرف سے عوام کو جو شایا کرنے کے لئے ایک نشریے کے بعد سرگودھا میں پاک فضائیہ اور پاک آرمی کے درمیان ایک مکمل جھڑپ کی شکل اختیار کر گیا دونوں اندھیرے میں ایک دوسرے بہتین گھنٹے تک فائرنگ کرتے رہے۔ پراسرار ہندوستانی چھاپہ ماروں کی تلاش کا سلسلہ دراصل پاک فضائیہ کے اڈوں کے اطراف ہندوستانی فضائیہ کی چترپوں کے طے سے شروع ہوا۔ ہندوستانی فضائیہ ان چترپوں کو اٹارنی شعلے پھینکنے کے لئے استعمال کرتی تھی۔ ششہری انتظامیہ نے ان کو چھاپہ ماروں کی چترپاں سمجھ لیا۔ افواہیں پھیلنے لگیں اور اتنی بڑھ گئیں کہ لاہور کے طرزی سیکرٹری نے ایڈمیرل کو رڈ کو ٹیلی فون بد بتایا کہ اس نے خود اپنی آنکھوں سے چھاپہ ماروں کو اترتے دیکھا ہے۔ عجیب بات یہ تھی کہ افواہیں کئی مقامات سے ایک ساتھ ہی شروع ہوئیں تھیں۔ ان کے مطابق جیکار و راولپنڈی

اور پشاور یونیورسٹی کے اطراف ہندوستانی چھاپہ مار سیکڑے گئے جبکہ کرنی کے علاقہ طیرہ تقریباً نصف گھنٹے تک ۱۴ اور ۱۵ ماٹ کی رفتار سے راولپنڈی دیکھے گئے اس سے بھی ہندوستانی چھاپہ فوج کے خوف میں اضافہ ہوا۔ برکوڈر شاہ نے مختلف مقامات پر لگے ہلادوں اور پراسرار روشنیوں کی موجودگی کی اطلاع دی۔

چھاپہ مار لیٹا کی افواہیں اتنی موثر تھیں کہ سرگودھا کے ونگ کانڈرا کریم نے اطلاع دی کہ بینگر میں دست بدست لڑائی ہو رہی ہے اس پر پاک فضائیہ کے تمام اڈوں کو جوکس کر دیا گیا اور پشاور سے پاک آرمی علاقہ کی ایک ٹالین مدد کے لئے فوراً سی۔ ۱۳۰ امداد کر دی گئی دشمن کی زد سے محفوظ رہنے کے لئے سی۔ ۱۳۰ بغیر کسی روشنی کے سرگودھا میں پاک آرمی کے دستے کو اتار کر فوراً جنگ کے علاقے سے واپس بدواز کر گیا۔ جیسے ہی پاک آرمی اسکاؤٹ کے جوان سی۔ ۱۳۰ سے زمین بدتر سے دن دے کے وسط سے کسی نے ان بدگولی چلا دی۔ غالباً کسی خستری نے گھبراہٹ میں ایسا کیا تھا فوج کے دستوں نے فوراً دفاعی پوزیشن لے کر جوانی گولیاں چلائیں کہ وہ کو دیں۔ دونوں طرف سے ایک دوسرے پر آگ بھنے لگی اور تین گھنٹے ہی کہیں باکرالات معمول پر آئے۔ خوش قسمتی سے کوئی زخمی نہیں ہوا۔ اس وجہ سے کہ صحیح بدف کا تو کوئی اندازہ ہی نہیں تھا۔

ایک بھی ہندوستانی پیرا روبر گرفتار نہیں کیا جاسکا صرف اس وجہ سے کہ حقیقت میں کوئی پیرا روبر اترا ہی نہیں تھا۔ جب افواہوں کی تردید ہو گئی تو بہت سے لوگوں کا بھرہ مضم سے صریح تھا لیکن جس فوری رد عمل کا بنو نے اظہار کیا وہ ان کی حد کی حک کے لئے ان کی قومی وابستہ سے حصہ والی قوت کا مظہر تھی دوسرے افواہ میں بھی کہا جاسکتا ہے کہ اس وقت کے بجائے تحفظ کا احساس۔



# انڈین ایئر فورس کی جوابی ضرب

کی بناء پر رات اور خراب موسم میں کسی حقیقی مداخلت کی اہمیت رکھتا تھا۔ دشمن سے رابطے کے لیے میسر کے پاس لہری اور میزائل رابطہ کے علاوہ اور کوئی خصوصی صورت نہیں تھی اور رات کے وقت جی سی آئی کنٹرول کی طرف سے رہنمائی کے بغیر وہ یہ کوئی آسان کام نہیں۔ لیکن ایضاً ۱۰ اسکواڈرن میزائل کے جوابی حملے کو اپنے فائر کنٹرول رڈار کی مدد سے رات کے وقت زیادہ بلندی پر ٹرنے کی کچھ تربیت دی گئی تھی۔

کینبرا لیڈروں کا راستہ روکنے کے لیے جن سارے فائر سرگودھا سے روانہ ہوئے اور فوجی بیکر نے انہیں دشمن کو مقصد سے روکنے کے لیے راستہ بتایا مگر کینبرا طیارے چار ماہ انداز میں مداخلت سے بچ سکے اور پرواز کے دوران رڈار رابطے کے قیام کو مستحکم کرنے میں کامیاب ہو گئے۔ اس پر پاک فضائیہ کو کچھ تشویش ہوئی بعد میں ایکسپلوزیو ایجنٹ میٹس نے پتہ چلایا کہ کینبرا لیڈروں کو امرتسر رڈار قریبی کنٹرول فراہم کر رہا تھا۔ اور جب جی ایف ۱۰ ان کے قریب پہنچے تو امرتسر رڈار نے ٹیسٹ کینبرا کو ان کی موجودگی سے مطلع کر دیا۔ انڈین ایئر فورس کے کینبرا لیڈروں کی دوہرے رڈار کرنے والے رڈار نصب تھے۔ اور جب بھی ان بیادوں کا تعاقب جوابی رڈار خطرے کا تسلسل و سامع شروع کر دیتا۔

ہندوستانی کینبرا لیڈروں کا پہلا حملہ بالکل بے مقصد رہا۔ مگر انہوں نے روپنڈی اور سرگودھا کے قریب بگڑنے لگے مگر یہ فوجی حکاکاروں سے دور مگر یہ خوش قسمتی سے پشاور پر حملہ کیا ہی نہیں گیا۔ اس وقت پشاور کا بھائی ڈی لیڈروں سے آٹا رہا تھا۔ یہاں بغیر کسی نشانے کے گرنے والا ایک ہی بم چھوٹا برادر مهم کے پورے کیمپس کو درجہ بڑھ کر سکتا تھا۔ خوشحال گڑھ کے اوپر کینبرا لیڈروں نے کسی فوجی وجہ کے بغیر اپنا راستہ تبدیل کر دیا اور سرگودھا کی طرف بڑھنے لگے۔ نین اس دوسرے پریمی کوئی حملہ نہیں ہوا اور انڈین ایئر فورس کے بہادر ایس ہندوستانی

ہوائی افوں پر جوابی حملوں کے لیے ہندوستانی فضائیہ کے پاس مضبوط جوابی دھماکے موجود تھے۔ پاک فضائیہ کی ہر پوزیشنوں کے بعد بھی یہ واضح تھا کہ پہلی ضرب کے نتائج فیصلہ کن صحت سے دور ہیں۔ ہندوستان اپنی مدد کی برتری کو برٹے کا لہتے ہوئے چند سوئیاں جمع کر کے پاکستان کے سب سے بڑے اور پاک فضائیہ کی اچھی صفت کے ہوائی اڈے سرگودھا پر حملہ کرنے کے لیے باطل تھا۔ سرگودھا کو ختم کرنے کے بعد ہندوستانی فضائیہ بڑے آرم سے یثا اور دھماکے کے ساتھ ایسا ہی سوک کر سکتی تھی اور یہ پاک فضائیہ کی کانٹیں بگڑا پاکستان کا بھی خاتمہ ہوتا۔

۱۹۴۰ء میں موکر بھائی کی صورت حال اور پاکستان کو درپیش حالت میں بڑی بنائیت تھی۔ جس طرح بھائی پر لیڈا سے قبل ٹسٹ وائٹ (نازی جرمن فضائیہ) کے لیے ضروری تھا کہ وہ اپنی ایئر فورس کو ختم کر لے اسی طرح بری ہنگ جیسے کے لیے انڈین ایئر فورس کو فضائیہ اپنا تسلط قائم کرنا ضروری تھا۔ در اسی وجہ سے بھائی کو ان بہت ملین تھا۔

ہندوستان کا طیارہ حملہ جو ۲۲ ستمبر تک جاری رہا۔ اصل مقصد کی نصف شب کی کو شروع ہو گیا تھا۔ جب ہندوستان کے عقبی ہوائی اڈے، مگر سے کینبرا طیارے قطار اندر قطار شمال مغرب پاکستان کے علاقے میں لاہور کی سمت تقریباً تیس ہزار فٹ بلند ہواڑے کے ساتھ داخل ہونا شروع ہوئے۔ رات ایک بجے ۲۰ منٹ پر سیکورٹے دو سونا ٹیکل میں کے فاصلے پر تقریباً چودہ ہائیڈروکسی آدک کی نشانہ گیری کی جو راولپنڈی و ریشور کی طرف بڑھ رہے تھے۔ پاک فضائیہ نے اس کے وقت اپنے دفاع کے لیے طیارہ شکن توپوں کی بیڑیوں کو تعویض پہنچانے کی فوری سے ایف۔ ۱۰ اور اسٹار فائر استعمال کر دی تھی۔ حالانکہ صرف اشارہ فائر اپنے لیے این۔ ۱۰ ایس جی ۱۰ آئی رڈار فائر کنٹرول سسٹم

چلے گئے۔

اس لیے کینبرا طیاروں کا یہ حملہ کسی طرح بھی پاک فضائیہ کی حربی کاوشوں میں کمی کا باعث نہ بن سکا حالانکہ طوع آفتاب سے پہلے ماری پور کے علاقے میں انڈین ایئر فورس کا ایک اور حملہ ہوا۔ خیال ہے کہ اس میں تین طیائے حموت سے تھے۔ لیکن ایک بار پھر فوجی تنصیبات پر گرنے والے زیادہ تر بم ہندوستان میں جا گئے۔ ماری پور کی طیارہ شکن توپوں نے انڈین ایئر فورس کے طیاروں کو مصروف کر لیا اور اس طرح باہر گھر پر حملہ کر کے آئے واسطے پاک فضائیہ کے بی۔ہد کو ماری پور پہنچنے کے لیے مشعل راہ دستیاب ہو گئی۔

کینبرا طیاروں کا راستہ روکنے کے لیے ماری پور سے دو ایف ۸۶ اڑے لیکن اڑتے ہی ان میں سے ایک گر کر تباہ ہو گیا اور اس کا پائلٹ فدا ہو گیا۔ آفیسر سکندر اعظم ہلاک ہو گیا۔ اس حادثے کی اصل وجہ معلوم نہیں ہو سکی۔ لیکن غالباً اس کا تعلق رات کے وقت اعلیٰ کارکردگی والے راکٹوں کی حالت میں اڑنے سے پیدا ہونے والی مشکلات ہی سے تھا۔ ہندوستان سے مکمل جنگ کی پہلی رات ماری پور کو ہونے والا یہ دوسرا نقصان تھا جس میں ایف ۸۶ دو بی۔ہد کے حملے کے تینوں راگین ہلاک ہو گئے۔

ہندوستانی فضائیہ کے ممکنہ جوابی حملے کے خیال سے راکٹ طیارے سوچ کی پہلی کڑی کے ساتھ ہی پاک فضائیہ کی حربی کشتی پرواز پر فضائیہ ہند ہو گئے تھے۔ انہیں زیادہ احتیاط نہیں کرنا پڑا۔ اسٹیشن کا ڈیڑ گروپ کیمین (حالانہ کوڈور) ایم ٹیفر مسعود کہتے ہیں کہ اس وقت تمام ممکنہ رشتہ شبہ ہلاک ہونے والے اپنے دو تجربہ کار درمقبول افسروں کے انتقال پر ہی آگ میں جل رہا تھا۔

سوچ طوع ہونے سے کچھ پہلے تقریباً صبح ساڑھے پانچ بجے راہوالی کے راڈار نے کچھ اچانک طیاروں کو دیکھا۔ بیرونی اور داخلی دفاعی جی کے موہاٹل راڈار یونٹوں نے بھی ان طیاروں کی آمد سے مطلع کیا۔ یہ طیارے سرگودھا سے ۲۴۰ اور ۵۰ ناٹیکل میل دور قوس قزح کی شکل میں آگے بڑھ رہے تھے۔ ان طیاروں کی داخلی جی ۲۵ ناٹیکل میل پر تھی، ۹۰ میل تک پھیلے ہوئی تھی۔ سیکڑ پٹیشن منظر نے راڈار پر ان طیاروں کے نشانات کو شفق پر واز پر موجود سرگودھا کے اپنے دو سمبر اور ایک اسٹار فائٹر سے گڈا کر دیا۔ اس لیے راڈار پر ابھرتے ہوئے ان نشانات کو سیکڑ آپریشن سینٹر نے دشمن کی طرف سے خطرہ نہ سمجھتے ہوئے ان پر ایکس کا نشان لگانے سے گریز کیا۔ ان طیاروں کو داخلی دفاعی جی نے بھی نہیں

پہنچے۔ این / اے ایس جی ۱۴ آئی راڈار فائر کنٹرول سسٹم کی مدد سے سکولان ہنرو کے ایف ۱۰۴ ایف اسٹار فائٹر ہی ایک فضائیہ کے واحد طیارے تھے جو رات کے وقت حملہ کرنے والے ہندوستانی فضائیہ کے کینبرا طیاروں کا راستہ روکنے کے لیے استعمال کیے جاسکتے تھے مداخلت کا رسی کے لیے تصویر میں نظر آنے والے ان کے ہنگ ٹیٹنگ نکال کر ان طیاروں کو سائڈ وڈر میزائل سے نہیں کر دیا گیا تھا۔





دیکھا اس لیے ان کے خلاف جہاں اقدام کے لیے پکتی دفاع کو خبردار نہیں کیا گیا۔

لہذا اس طرح انڈین ایئر فورس کے میٹیریلز دھماکے سے جن کی تفصیل پیسے بیان کی جا چکی ہے نصف طوع آفتاب کے وقت ہندو سوٹ کی بلندی پر پہنچے اور سرگودھا ان کے رحم و کرم پر تھا۔ گروپ کپٹن مسعود جیسے ہیں کہ:

”میں پہلی بار بمکے کی اطلاع اس وقت ہی جب نے راکٹ کی گرت اور توپوں کی بکلا ہسٹ سنی۔ جہاں اڑے پر تقریباً ۱۰۰ عدد طیلت بکھرے ہوئے تھے حالانکہ میں سے زیادہ تر فوجی انداز میں چھپائے گئے تھے اور ایک ہزار فٹ کی بلندی سے مشکل ہی سے دیکھے جاسکتے تھے۔ لیکن اس وقت چار ایف ۱۰ اور دو ایف ۱۰ او آر پی (آر پی سیل ریڈی ٹیس پیٹ فارم) پر مارنے کے آخری سوسے پر موجود تھے اور حفاظتی حصے سے محروم یہ طیلت بڑی آسانی سے نشانہ بن سکتے تھے۔ جنگ شروع ہونے سے پہلے ہی ہمارے کافی بمکے دھماکے کے بعد چند طیاروں کو حفاظتی حصے سے باہر اور آر پی پر کھینکے کا فیصلہ کیا تھا تاکہ ان کی فوری رد و انتہا نہ ہند منت پڑے جاسکیں۔ عام طور پر یہ بمکے کی اطلاع ملنے ہی فوراً پرواز کر سکتے تھے۔ لیکن اپنا بمکے کی صورت میں اب خطرہ ان کے سر پر منڈلا رہا تھا۔“

اپنے اس بد مقابلہ موقع پر میٹیریلز دھماکے سے فارمیشن میں گزرتے ہوئے نیمدلی کے ساتھ چار سب کچھ پیٹک دیا۔ اس عمل میں وہ صرف ایک اسٹار فائر کے عمل کو دیکھنے کو تیار نہ تھے۔ یہ دھماکے کافی غور و خوض کے بعد ان بمکے سے آخری سوسے پر واز پی سے دور کھڑا کیا گیا تھا۔ دن کچھ کی ٹرائی کے دوران ہی سے

ہندوستان نے جن ۱۰ عدد کینٹرل راہ ۱۰ کا آرڈر دیا تھا ان میں سے ایک بھارتیہ میں ہندوستان کو فروغی تھے۔ پاکستان کے خلاف شہینہ حملوں میں انڈین ایئر فورس کے کینٹرل دھماکے عام طور پر دوسری جنگ عظیم کے دوران کا ایک ۱۰۰ ہزار پونڈ جاک سٹرجم سے کر جاتے تھے اس کے ساتھ ہی ان طیاروں کے جیسٹ میں ۱۰ ایم کی ۱۰ عدد توپیں بھی نصب ہوتیں۔

سرگودھا کے جہاں اڑنے پر ٹکڑی کے ڈھانچے واسے ڈی جی اسے۔ کھٹکے بنے گئے تھے۔ حدیث کا رجب لیٹ کے لیے ان پر ملوٹیر کا ورق بڑھا دیا گیا تھا۔ ان کے علاوہ سرگودھا اور دیگر جہاں اڑوں پر اصل سائز کے سرخنی ڈھانچے کے ساتھ نقل ایف ۱۰ اور پی ۱۰ کھڑے کیے گئے تھے۔ یہ ڈھانچے ٹینڈر ٹھکانے کے آگے چھ بیسے اڑوں پر سیٹے سے بکے ہوئے پیسے دھمک اور یک ہی ٹیٹ کے محتاج میں گیس زیادہ پرفریم تھے۔

جیسا کہ پیسے بیان کیا جا چکا ہے کہ ایک میٹیریلز سرگودھا کی طیارہ شکن توپوں کی زد میں آکر اس وقت تباہ ہوا جب ہندوستانی فارمیشن نے ٹی پرواز کے ساتھ جنوب مغرب کی طرف ایک کی کوشش کی۔ فلائٹ لفٹیننٹ امجد حسین کو جنہوں نے اپنے ایس ۱۰ میں تقریباً سو پانچ سو صبح پرواز شروع کی تھی سیکڑے سرگودھا پہنچنے کی بدست کی سماں انہوں نے پاک فضائیہ کے زمینی دفاع کی تلاش ہادی کے درمیان ہندوستانی میٹیریلز کو دیکھا۔ اور جب تک وہ ہندوستانیوں کے قریب پہنچے میٹیریلز سے ۱۵۰ سے ۲۰۰ فٹ کی بلندی پر جنوب مشرق کی سمت ہندوستان کی طرف پرواز کرتے ہوئے سرگودھا سے چھت آٹھ میل دور ہوئے تھے۔ جیسے ہی میٹیریلز دھماکے نے اپنے اندھن واسے فاضل ٹینک گرنے فلائٹ لفٹیننٹ حسین نے ان میں سے ایک کے عقب میں پوزیشن سنبھالی۔ اور جی سے آکر میزائل سے وار کیا جو سیدھا زمین پر چلا گیا۔ اس وقت تک ایف ۱۰ افا ز کرنے کی حد کے قریب پہنچ چکا تھا اور چھٹائیوں والی ۱۰ کی دھماکا دکن توپ نے تعمیر کام کر رکھا تھا۔

ایک دوسرے میٹیریلز اسٹار فائر سے ڈگ فائر شروع کر دی۔ ان سے ہندی پر جانے کے لیے اپنی اہل صلاحیت کا مظاہرہ کرتے ہوئے معرکے کو سات ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچا دیا تاکہ نقل و حرکت کے لیے زیادہ سے زیادہ غنچائش نقل آئے۔ ایف ۱۰ سے اس معرکے میں میٹیریلز کے بائٹ نے زبردست



جرات کا مظاہرہ کیا۔ وراثت قدرتی حاصل کر یا جب فلانٹ اٹھینٹ حسین نے اپنے  
 بغاوت و حریف کے مقابلے میں اپنی رتھ راہ کو سگستے زیر کر کے کل غلطی کی۔

ایف بی اے میٹریٹر سے ڈاکٹریٹ میں اپنا عقب محفوظ نہ رکھنے کی غلطی  
 بھی کر ڈی۔ او میٹریٹر نے محو کر کے شہرہ فاش کر رکھی گوے جرمنیہ۔ فلائٹ ٹھینٹ  
 حسین میں اس وقت جب وہ زمین سے صرف چند سو فٹ بلند تھا یہاں عمومی انداز میں  
 نیچے آگئے تھے۔ ان کے حیات کا جندی کی طرف جانے والا کنٹرول نظام انجمن ہو  
 گیا۔ فلائٹ ٹھینٹ حسین نے برق رفتاری سے ڈاک بیڈ حیات سے کسی ۲۰ ایکٹ  
 ایکشن سیٹ کا ہینڈل جھٹکے سے کھینچ لیا۔ اس کا فوری کوئی نتیجہ نہ نکلا۔ کیونکہ وہ  
 سیٹ آرمنگ میکینیکی آلات کو نہ چلائے کی غلطی کر بیٹھے تھے عمر انہوں نے  
 جلد ہی اس غلطی کا انکار کر لیا اور ایک سیکنڈ کے چوتھائی حصے میں ایف بی اے کے  
 کاک پیٹ کو کوئی طرح حیات سے خود بخود انہیں کر دو رہی تھی اور دوسرے  
 ہی میں خود میکینیکی عمل کے ذریعے وہ راکٹ کے ذریعے چلنے والی سیٹ سے بھی  
 جدا ہو گئے۔ اگرچہ فلائٹ ٹھینٹ حسین کے قدم زمین پر نہ گئے۔ ان کی یہ ٹھوٹ  
 جی۔ وی طرح کھل چکی تھی۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ میں دشمن کی کارگزاری کے نتیجے میں  
 تباہ ہوئے والا یہ پہلا اور واحد ایک ۲۰ پیارہ تھا۔

ڈاکٹر یونیٹس، محمد حسین جود میٹر لیاہوں سے مقررہ مالی کے بعد اپنے ایف۔ اے۔ اے کے لئے ریس ورس ہوئے۔ عہدہ سرسید قتل کیجیٹ کر گئے، انہوں نے مقرر کے میں دوسری ہے ایک میٹر لیاہوں نہیں ۱۹۶۵ میں عربی کارروائیوں کی بنیاد پر جرات دیا گیا۔

۱۹۶۹ء تک میں انٹرنیشنل ریفرس کا سب سے زیادہ اہم مگسٹر کے کلمہ شہر ہونے والا ایک واقعہ ہے جس میں ایک فرسورہ ڈوسٹیشن نے مصطفیٰ محمد کے میں پاک فضائے کاکب کاکب پنڈت رائے پور ۱۹۶۲ء کی محرم میں لے آواز کے وقت انٹرنیشنل ریفرس کے پاس مقیم تھے۔



مشرقی پاکستان سے انڈین ائرفورس کے  
اڑے گاؤں کٹھہر کا سیلاب جے کی قیادت  
اسکواڈرن نمبر ۱۱ کے اسکواڈرن لیڈر شمشیر  
سنگھ

کالا کٹھہر جو کھڑے والے اسکواڈرن نمبر ۱۱  
کے سپر پیلڈوں کی ضرب سے زمین پر ۱۰  
کینیرا تباہ ہوئے اور وہ شہریوں کو نقصان  
پہنچا۔ برصغیر کو صبح کی بھار کے بعد کالائی کٹھہر  
سے بقیہ کینیرا طیارے حفاظتی حصار میں پھیل گئے  
لیکن وہ بھی تصویر میں نظر آنے والے  
طیارے کی طرح پاک فضائیہ کے سپر پیلڈوں  
کی ضرب سے محفوظ رہ سکے۔

کالا کٹھہر پر دو بڑے حملوں میں صرف ایک  
سپر پیلڈ سے اور اس کے پائلٹ خٹک بینڈٹ  
انٹل جان کا نقصان ہوا۔

گھوڑے جیب اور ایسی کا پٹریم سفر کر کے فوٹ فٹینٹ میں سے ہوا  
میں شرکت کے لیے واپس سرگودھا پہنچ گئے، اور پاک فضائیہ نے بعد میں ان میں  
ہندوستانی میٹیریلوں کے ہوا بازوں کے ہاتھ میں معلومات حاصل کریں جو  
مستقبل کو پاکستان کے جہازوں کے کاٹکار ہو سکتے تھے۔ عدیل کے اشارے  
ت میں سے دو اسکواڈرن لیڈر جبر سینگھ اور سنے دیویا، اور ایک فوٹ فٹینٹ  
بی گنر سب سی جبر کا رافٹر تھے، لیکن اگر وہ جوئی رافٹر ہوتے تب بھی کسی نو  
میں پچاس فیصد نقصان ہندوستانی فضائیہ کو کیا کوئی بھی نقصان، بالادھت تک  
برداشت نہیں کر سکتی۔

پاک فضائیہ کے ایک طیارے نے اس معرکے میں جٹ کھلی جی ٹی  
اس نے خود سے پانچ گن زیادہ حریف طیاروں کا تباہ کیا تھا، سیکسٹن ڈیوی  
کے اوپر موجود دو ایف ۷۰ طیاروں کو معرکے کی طرف رو نہ کیا لیکن یہ دونوں ایف  
نیمین کی کی کی وجہ سے معرکے میں شریک نہ ہو سکے، حقیقت تو یہ ہے کہ وہ وہ  
جنگ آزادی میں واقع جنگی طور پر تیار تھے والی ہٹی تک، بی ٹی ٹی کے قتل  
تھے۔

ابھی اس پہلے معرکے کا جوش و خروش ختم بھی نہ ہونے بلاتھا کہ ٹی ٹی کے  
تینوں غلوں سے باغی اور پھر جو عدد جنرل غیاروں کی تباہی امداد لی۔ یہ  
نئی پوزیشن کے ساتھ سرگودھا کی سمت بڑھ رہے تھے۔ پاک فضائیہ کی قوت  
مستعد تھی چار ایف ۷۰ اور ایک ایف ۷۰ پہلے جے کے فوٹ فٹینٹ کی  
فضا میں بند ہو گئے تھے۔ صبح ۵ بجکر ۵ منٹ پر ہندی فوٹ فٹینٹ سے  
پہلی وارننگ کے بعد ۶ بجکر ۵ منٹ پر داخل خطے کی اس اطلاع کے مطابق  
۱۰ جنرل پر پہلے میں ہیں، سرگودھا کے پاس تیاری کے لیے تیار ہو رہے









گیا۔ اس کا خیال تھا کہ میٹرز طیارے بڑی آسانی سے او۔ آر پی پر موجود چار ایٹم اور دو ایٹم ۴۰ اکو تباہ کر سکتے تھے۔

تباہ ہونے والے واحد میجر کے ہوا باز فلائٹ لفٹیننٹ ملک اپنے چیف میٹرز ٹیکنیشن رشید احمد کے ساتھ پرواز سے پہلے اپنے طیارے کا معائنہ کرنے والے تھے۔ جب رشید احمد کی نظر اوپر میٹرز طیاروں پر پڑی جو سیدھے ان کی طرف آ رہے تھے تو انہوں نے (پائلٹ) فلائٹ لفٹیننٹ ملک کو حیار سے باہر دھکیل کر خود کو ان کے اوپر گرایا۔ ان کے چاروں طرف میٹرز طیاروں کے گولے برس رہے تھے۔ خوش قسمتی سے دونوں میں سے کوئی بھی ٹکرائی نہیں ہوا۔ دوسرے میٹرز اور انہوں نے اپنی خندقوں سے نکل کر جیسے ہی سیر کے دو ٹروسی ایف ۴ طیاروں کو گھسیٹ کر ان سے محفوظ مقام پر پہنچا دیا۔ اپنی جگہ بازی کی واحد جھپٹ میں میٹرز طیاروں نے راکٹ بھی چلائے۔ ان میں سے ایک راکٹ میٹرز ٹریفک کنٹرول کی زیرِ مسئول پرائی مارت پر لگا۔ یہ مغرب اسس ون ٹین ایئرفورس کی سب سے بڑی کامیابی تھی۔

شام ۳ بجکر ۴۴ منٹ پر دن کی روشنی میں ہندوستانی فضائیہ کے آخری حملے تک سرگودھا کی گھنٹے تک پز سکون رہا۔ بیرونی دفاعی احاطے نے پندرہ منٹ قبل تین جیٹ طیاروں کو لاہور کے شمال مغرب میں بڑھتے ہوئے دیکھا۔ اور جس وقت دو ایف ۴ انہیں روکنے کے لیے فضا میں بلند ہوئے۔ داخلی احاطے نے اطلاع دی کہ دو میٹرز سرگودھا کی طرف آ رہے ہیں۔ اور جیسے ہی گن کے طیسے سرگودھا کے اوپر پہنچے پاک فضائیہ کے طیاروں نے انہیں جا پکایا۔ ایک ایف ۴ پر فلائٹ لفٹیننٹ نے ایچ ملک موجود تھے جو اس سے پہلے زمین

پر میٹرز طیاروں کی نظر جسے بال بال بج نکلتے تھے۔ سب فلائٹ لفٹیننٹ ملک کا لہجہ جاک کے کونوٹیشنوں میں سے ہر دو جس میں کی ٹینٹنٹ سے لڑنے کے بعد سرگودھا کے کونوٹیشنوں سے ایک میٹرز طیارے کے عقب میں پڑ گیا۔ سرگودھا کی اور ایک ساؤنڈ فیلڈ میرزاں سے اس کے پرچھے لڑ گئے۔ علاوہ انہوں نے دوسرے میٹرز پر بھی فائر کیا لیکن وہ بچکر جاگ نکلا۔ لیکن جب یہ طیسے کی پرواز کے ساتھ نکل چلے گئے کی کوشش کر رہے تھے۔ گراؤنڈ ڈیفنس کی ۳۰ میٹرز توپوں نے ان میں سے ایک کا مار گرایا۔ اس حملے سے سرگودھا کو کوئی نقصان نہیں پہنچا۔

سرگودھا پر ہندوستانی فضائیہ کی طرف سے ٹیکتی و محویہ میں سب سے پہلے پانچ دن کے حملوں کے بعد پاک فضائیہ کو ایک ایف ۴ اور دن میں تباہ ہونے والے ایک ایٹم ۴۰ کے عقب میں سرگودھا کے اطراف فضا میں دھڑلے میں چھ جہاز اور تین میٹرز کے علاوہ زمینی فائر سے دو میٹرز تباہ کیے۔ قدیم طیسے حاصل ہوا۔ سب سے پہلے دن کے حملوں میں احمدیہ حملے والے ۱۹ طیاروں میں سے تباہ حیاروں کی تباہی سے یہ بھی ثابت ہوتا تھا کہ ہندوستانی فضائیہ کو ۵۰ فی صد نقصان اٹھانا پڑا۔ ان حملوں کو خوش فہمی پر مبنی قرار دیا جائے تب بھی عام طور زیادہ سے زیادہ قابل قبول ۵ فی صد وزانہ کے نقصان اور کی تباہی کی حد میں زیادہ فرق تھا جس سے شام کو حملے تک پاک فضائیہ کے حملاً کو ہر دستہ حقیت حاصل ہوئی۔ خاص طور پر اس وجہ سے بھی کہ۔ سمبر کو یک ہی پاکستانی فضا ہندوستانی فضائیہ سے محروم کے دوران نہیں گریا جاسکا۔ دوسری طرف پاک فضائیہ کو یقیناً اس بات پر تسلی ہوئی کہ۔ انیسویں

میں کا دن تھا۔ اس دن ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں کے خلاف پاک فضائیہ نے پہلے حملوں میں حریف کے مقبض میں زیادہ بہتر نتائج حاصل کیے۔ مشرقی پاکستان میں بھی چند معرکے ہوئے جس کے باعث میں ہندوستانیوں کا خیال تھا کہ ان کا اثر مغربی پاکستان پر پڑے گا۔ مشرقی پاکستان میں پاک آرمی کے تمام ایونٹ ایکسٹرنل برقی مہم کے لیے تیار تھے لیکن ایسی وجوہات موجود تھیں۔ جن کی بناء پر یہ کہا جاسکتا ہے کہ مشرقی پاکستان میں جنگ کی صورت میں ہندوستانیوں کو چین کی مدد کا خوف تھا۔ وسیع ذریعہ ملائے اور دریائوں کے پیچیدہ جال کے ساتھ مشرقی پاکستان میں نقل و حرکت کی مشکلات موجود تھیں۔ اس کے علاوہ مشرقی پاکستان میں فوجی اہمیت کے ٹھکانے بھی دستیاب نہ تھے۔ یہی وجہ ہے کہ پاک فضائیہ نے سرہانی دارالحکومت ڈھاکہ کے باہر تین گاؤں میں مشرقی پاکستان کی سرحدوں کے تحفظ کے لیے صرف ایک اسکواڈرن تعینات کیا تھا۔ اس فوجی اسکواڈرن کی کمان اسکواڈرن میجر رفیع حسین کے پاس تھی۔ پاک فضائیہ مغربی پاکستان میں اپنی منورہ بات سے صرف ۱۲ ایونٹ ایکسٹرنل ہی اس اسکواڈرن کے لیے فراہم کر سکی تھی۔

جب پاک فضائیہ نے اپنے اسٹرائیک پلان کا آغاز کیا تو اسکوڈون نمبر ۱۱ کو ڈھاکہ کے لیے خطرہ بننے والے تقریباً ۲۴۰ میل دور کلکتہ کے مغرب میں ساڈھ نائیکسٹیل پر واقع کالاں کنڈہ کے اڈے پر حملے کے لیے پابند کیا گیا۔ مشرقی پاکستان اور مغربی پاکستان کے درمیان وقت میں ایک گھنٹے کے فرق کی وجہ سے یہ ممکن نہیں تھا کہ دونوں طرف حملوں کو طویل آفتاب سے ہم آہنگ کیا جائے اس لیے کمانڈر انچیف نے اسکوڈون نمبر ۱۱ کے حملے کا وقت ۷ بجے کو طویل آفتاب مقرر کیا۔ راولپنڈی میں کابینہ کے نقطہ نظر کے مطابق اس بات کا امکان بھی تھا کہ اگر مشرقی پاکستان میں رات کے وقت صورت حال معمول پر ہے تو جنگ کی شدت سے گریز کیا جائے۔ یہ حیدرآباد نہر علی اس لیے کہ انڈین ایئر فورس کے کینبرا جہازوں نے ۷ اور ۷ بجے درمیانی شب میں پاکستانی سرحد کے اندر ڈھاکہ تک گھس کر کوئی نقصان پہنچا۔ بعد ازاں دھرم پور چھینکے

۱۰۔ لڑکر سکولائن خبرو کی ضرب سے شاہ جہان کے عیادوں میں اٹھیں ہر فورس  
۱۱۔ ایک انگریسی نے اس کی شادی کی۔

ایسا بھی نہیں ہے کہ ایئر فیئڈ اسسٹم کے سسٹم میں، مستحکم کاربن کی طرف



لیڈر) فادوق ایف خان اور فلاٹ ٹھینٹ عزیز اڑا رہے تھے۔

مزید اطلاع ملنے ہی کہ انڈین ایئر فورس کے طیارے ڈھاکہ سے ہم میل کے فاصلے پر ڈیر تعمیر نے انٹرنیشنل ایئر پورٹ کری ٹولہ اور اس کے بعد صوبائی دارالحکومت ڈھاکہ پر حملہ کرنے کے لیے راج بدل رہے ہیں۔ دو سیر طیاروں نے ایک سیر ڈھاکہ پر چھائے ہوئے بادلوں کے نیچے خسر کے اوپر چکر لگانا شروع کر دیا۔ زمین سے فلاٹ ٹھینٹ عزیز کے سیر کا رابطہ منقطع ہو گیا۔ اور آئی ایف ایف فریکوئنسی میں عمل کی بنا پر ترجمہ ہوتے ہی وہ طیارہ غالباً زمین پر جا گرا۔ خیال کیا جاتا ہے کہ اس وقت طیارہ زمین سے صرف چند سو فٹ کی بلندی پر تھا۔ اس کے پائلٹ نے کاک پٹ کے نیچے ہاتھ بڑھاتے ہوئے غلطی سے ششک آگے کی طرف پھیل دیا تھا۔ حالانکہ اسکو ڈرن فبرم اس کے ہوا بازوں نے ایک گھبر اور دو ہنٹر طیاروں کو کڑی ٹولہ پر حملہ کرتے دیکھا۔ مگر ان کا دشمن کے طیاروں سے سامنا نہیں ہو سکا۔ ہندوستانی طیاروں کے حملے سے دن بھر کے آخری سرے پر موجود ایک ایک راڈیو سٹ کے علاوہ جسے ڈاک فضا نیٹھان بھی نہیں کر رہی تھی وہ کوئی نقصان نہیں ہوا۔ حملے سے ہلاک ہونے والے دو افراد میں ایک بارہ سالہ لڑکا شامل تھا۔ کالانی کنڈہ پر پاک فضا نیٹھان کا حملہ ایک مختلف داستان ہے۔ بہتیر کو صبح چھ بجے کا روانی کے احکامات سننے کے بعد پانچ ہوا بازوں اور فلاٹ ٹھینٹ طیارہ، بصیر، طارق حبیب و فدا ٹیک آفیسر فضل خان کو اسکو ڈرن لیڈر شہر حسین کی قیادت میں ڈھاکہ سے تقریباً دو سو ناٹیکل میل کا فاصلہ بھی پرواز کے ساتھ ملے کرنے کی ہدایت تھی۔ اس ضرورت کے پیش نظر ہر سیر طیارے کے لیے دو عدد ۲۰ گین اور دو عدد دو سو گین کے ڈراپ ٹینک ضروری تھے۔ اس طرح طیارے کا وزن بڑھ جانے کی وجہ سے وہ حملے کے لیے صرف ۵۰ گین والی مشین گن ہی بائیں پر لٹھا تھے۔ دوسری کتاب کے مطابق کاروائی تھی۔ سیر فاریشن کسی مداخلت کے بغیر کالانی کنڈہ پہنچ گئی اور جب ہوا بازوں نے یہ دو ہزار فٹ پر بلند ہوئے تو واضح ہو چکا تھا کہ انہوں نے دشمن کو اپنا ٹیک جالیابے۔ دشمن کی طرف سے طیارہ شکن توپوں کی فائرنگ کا نام و نشان ٹیک نہ تھا۔ اور کہ اندر جود کینبرا طیارے شانہ بشاد اس طرح ٹارگٹ پر کھڑے تھے جیسے زمانہ امن میں معائنہ کے لیے صف بند ہوں۔ تین سیر طیاروں کو کینبرا پر حملے کی ہدایت کی گئی جب کہ بقیہ دوسرے او آر پی پر کھڑے تھے تین ہنٹر طیاروں کا ٹیک کیا۔ ہر ایک سیر ہوائی اڈے کے اوپر دو بار چھٹا اور جب حملہ اپنا نصف مرحلہ گزرا چکا تو پہلی طیارہ شکن توپ کی فائرنگ کا سامنا ہوا۔ لیکن یہ بھی معقول کاروائی تھی اور تین ہنٹر طیاروں سے جو بلا واسطہ طور پر اوپر نظر آئے۔ پاک فضا نیٹھان منظر حریف اسٹریٹجک میں مداخلت نہ کرنے کا فیصلہ کیا۔

دشمنوں اور دشمنوں میں گھبرے ہوئے ہندوستانی فضائی اڈے کو اپنے پیچھے چھوڑ کر خراب موسم و مشکل فواد کی کے باوجود تمام سیر طیارے کسی غرض کے بغیر صبح ۷ بجکر ۱۴ منٹ پر یعنی اپنی پرواز کے آغاز سے صرف ایک گھنٹہ

تیرہ منٹ بعد ڈھاکہ واپس پہنچ گئے۔ ابتدائی دھمکے کے مطابق اس حملے میں کینبرا تباہ کیے گئے اور پانچ کو نقصان پہنچانے کے علاوہ دو ہنٹر کو بھی تیرہ نقصان پہنچایا گیا۔ یقیناً یہ پانچ سیر طیارے ہوا باز کا نام تھا جب یہ دہلی کے فضا میں بلند ہوئی تھی تب ہی راڈیو ممبر کے اوپر انڈین ایئر فورس کے ہوا باز کے نشانات نظر آئے۔ ان کا راستہ روکنے کے لیے ایئر لیڈر ہندو کی سیر طیاروں کے فضا میں بلند ہوئے۔ لیکن انڈین ایئر فورس کے طیاروں سے جو کچھ ہندوستان پہنچے گئے تھے کوئی نہ بیڑہ ہو سکی۔ ڈھاکہ میں فضائی دفاع کی کوشش کا اندازہ ان حقیقت سے لگایا جاسکتا ہے کہ بہتیر کو طوع آفتاب کے بعد صرف ایک منٹ فادوق خان کو روک گئے ڈھاکہ پانچ پروازیں کرنی پڑیں لیکن کسی نہ بھی دشمن کا کوئی طیارہ نظر نہیں آیا۔

تقریباً صبح دس بجے اسکو ڈرن فبرم کو کالانی کنڈہ پر دو بار ۵۰ گین کی ایک ڈاک فائرنگ مکمل کرنے کا حکم دیا گیا۔ اس کار کے لیے یہ سیر طیارے فضا میں بلند کیے گئے۔ اسکو ڈرن ایئر شہر کے علاوہ جو حملے میں جوشا میں نہیں ہوئے۔ اس کاروائی کے لیے بھی وہی پارہاٹ متین کیے گئے جنہوں نے ششکے میں حصہ لیا تھا۔ اس بار فلاٹ ٹھینٹ طیارہ ان کی قیادت کر رہے تھے۔

ساڑھے دس بجے صبح پرواز کے آغاز کے ساتھ ششک فواد کی کے ہوا باز کی طرح اپنی پرواز کا راستہ اختیار کیا۔ لیکن اس کا ہندوستانی مقابلہ نہ کر سکا۔ سیر طیارے حملے کے لیے بلند ہوئے۔ فبرم نے آئی پرواز کے کر۔ ۹ ہنٹر طیارے ہند پر موجود ہیں۔ اس کے ساتھ ہی وائی ڈاک سے۔ دس توپوں نے شدید گولہ باری شروع کر دی۔ اپنی حربی صف بندی سے سیر طیارے ایک جھڑپی میں منتشر ہو گئے۔ لیڈر نے اپنے فبرم اور پارہاٹ کے حملہ کرنے کا حکم دیا۔ پہلے دو ٹین سیر طیاروں میں سے ہر ایک نے ایک کینبرا گویاں برسا دیں۔ اس وقت تک بقیہ کینبرا طیاروں کو حفاظتی حصہ میں ہی جا چکا تھا غالباً کبھی نہیں کے مقابلے میں دیر سے کسی کے اصول پر

اس کے بعد چاروں ایف۔ ۷ ہندوستانی طیاروں سے معرکہ آرائی کے لیے چٹ ٹپ اور فلاٹ ٹھینٹ طارق نے خود دوسری ٹولہ کی قیادت کرتے تھے۔ کہا کہ قائد صبح سے شب میں چار ہنٹر موجود ہیں۔ انہوں نے اپنے فبرم فدا ٹیک آفیسر فضل خان سے کہا۔ فوراً فاضل ایندھن کے ٹینک ڈاکر میں سے مل جائے۔ اپنے بازوؤں کے نیچے چار عدد ڈراپ ٹینک کے ساتھ سیر کا فضا نیٹھان جو بائیں ہے۔ لیکن اس سے پہلے کہ فدا ٹیک آفیسر فضل خان اپنے فضا نیٹھان سے چھٹکارا پاتے، ایک ہنٹر نے ان پر تقریباً چھ سو فٹ کے فاصلے پہنچ کر فائر کھول دیا۔ ایف۔ ۷ دشمنوں کے ساتھ چھٹا اور سیدھا زمین پر مار کر ہنٹر پاکستان کی کاروائی میں، بہتیر کو اسکو ڈرن فبرم کے لیے یہ دوسرا حربی مادہ تھا۔

اسی دوران فلاٹ ٹھینٹ طارق حبیب نے اپنے تین ٹینک گرہینے

مگر چون تھا ٹیکس بھریا گیا۔ اس راکٹ کی وجہ سے وہ اس منٹ تک عین بند  
عبادوں کے درمیان گھرے رہے۔ لیکن انسانی سکون کے ساتھ ہوشیاریوں  
پر یکنوازی کرنا کہ انہوں نے اپنے حریفوں سے بچنے کے لیے نیچے کی طرف آتے  
ہوئے تھے۔ یہاں تک کہ وہ اپنی رفتار تیز کرتے ہوئے نیچے بہتر ترقی و حرکت کے  
لیے اپنے فلیپ جی ۱۰ ڈگری تک جھکا دیے۔ اور اپنے دو سامخوں کی ڈھاکہ  
تھک کے تھوڑی دیر بعد وہ ہلکا سا دھڑکنے لگے اور ان پر گویاں بیدار ہوئے  
ڈھاکہ ڈھکیں پہنچ گئے۔

زیادہ طاقت دار اور بہتر طور پر مسلح ترقی کے سامنے عزت اور مدت  
کے ساتھ ساتھ ہرے پر فائز ٹھٹھٹھ طارق حبیب کو نہ جرات عطا کیا  
گیا۔ اور نہ ہی اس کو اڑان کو بیدار سے دم تراش کے ہار سے بھاگ جانے کا بغل  
پاکستان میں پاک فضائیہ انڈین ایئر فورس کا سرٹزش دیا تھا۔ جبکہ سو اڑان  
منبرم اسے عقب میں اتار بیٹھا کام انجام دیا تھا۔ اس کے بعد سیاسی دونوں  
کی بنا پر مشرق پاکستان میں جنگ کی شدت سے گریز کی خاطر ستمبر کے ہمدردوں  
کم کر دی گئی۔

لیکن پاک فضائیہ ستمبر کے دن کی بقیہ روشنی میں اپنی کاروائی مکمل نہ کر  
سکی تھی۔ ہندو پر جہاں مذہب، یزورس نے دن کے وقت سے ہی دستبرد نہیں  
کی تھی۔ فضائی دفاعی ہتھیاروں کی مدد اور فضائی اڈوں پر حملے کا ایک نیا پروگرام  
موجود تھا۔ اس کا آغاز دن کے گھنٹوں کی قیادت میں سپا کیمرہ و ایف ۱۹  
سیکھ لیاؤں کی پرواز سے صبح ۵ بجے ۵ منٹ پر ہوا۔ سیالکوٹ میں بارہ  
کے مقام پر برقی فوج کی مدد کے لیے بارہ سیریلیٹس ہندوستان کے سب سے گہرے  
سول سٹے ہن کاروں میں چورس ہندوستانی نغمہ کی ڈیڑھ گھنٹہ کے کئی ٹیکس  
اور فوجی گاڑیوں کو نشانہ بنایا۔

سہ پہر کے وقت اسکو اڈن میں ہندو کشمیر میں سری ٹرک فضائی اڈے پر  
حملے کا حکم دیا گیا اور ساتھ ہی یہ ہدایت بھی کی گئی کہ اپنی پورے کے قریب ہوائی اڈے  
کا ٹرک یا جہاز اور وہاں نظر آنے والی ہر کار آمد چیز پر گویاں برسائی جائیں۔  
اسکو اڈن نیڈر ریڈ سری ٹرک کے ہوائی اڈے سے واقف تھے۔ وہ ۲ ستمبر کو  
کے طور پر ایک ہزار ہندو زکریئے تھے۔ اس وقت وہاں ایک کیر اور ایک ٹرکسٹ  
عبادہ نظر آیا تھا۔ ۲ ستمبر کو انہوں نے اسکو اڈن میں ۱۹ کے تین ہاتھوں کی قیادت  
کرتے ہوئے ۳۷ ہزار فٹ بلند ناگہا پرست کو ڈاکو سے بچنے کے لیے ایک ڈھ  
سے خود پرستوں پرست ہوئے وہی نیچے پرواز کے ساتھ وہی کشمیر میں سری ٹرک کے  
خونچرت ٹرک پر نیچے آنا شروع کیا۔

اپنے ملک کی طرف جاتے ہوئے قریبی قید کے جہاز پرستے میں ایک  
بیل کا دیکھ کر حیرت میں رہے۔ اس بہت کوشش نہ بنانے کا قابل تھا۔ اپنی پورے  
ہوئی وہ وہاں اور غیر متعلق تھا۔ لیکن اس سے کچھ گے سری ٹرک کے فضائی ٹرک  
پر رہائی کے ناموجود تھے۔ یہاں اسکو اڈن میں ۱۹ کے ہاتھوں کو زشتہ دو  
دن کی کاروائیوں میں پیدا ہونے والی ترقیوں کی سب سے زیادہ شدید زلزلہ کا

سنا کر ڈر۔ لیکن ہوائی اڈے کی فصل میں صرف تین ٹرکسٹ لیاے نظر  
تھے جن پر اسکو اڈن کا ڈر اور ان کے نہ ۲ گویاں برس کر گئی لگا دی۔ ان  
میں سے دو پہلے ڈھکس سی۔ ۴ ڈاکو تھے۔ تیسرا لیاہ جو کنٹرول ٹاور کے  
قریب کھڑا تھا۔ ڈی۔ ۱۱ سی کار بھرتا۔ یہ معلوم تھا کہ اس طرح کے طیسے  
انڈین یزورس کے زیر استعمال ہیں۔ اسے بھی تیسرے سیریلے ایئر ٹرکسٹ  
کنٹرول بلڈنگ کے ساتھ نشانہ بنایا۔ لیکن بعد میں معلوم ہوا کہ کار بھرتا ہندو  
کا لیاہ تھا۔ سری ٹرک پر مزید حملے اس لیے نہ کیے جاسکے کہ اول تو مناسب ہت  
دستیاب نہ تھے اور پھر منبرم سیریلے ہتے (ایک) کی طلوع دی۔ یہ چاروں  
سیریلے ہتے پشاور واپس آ گئے۔ ان کے ہوا بازوں نے سری ٹرک پر ڈیو کا ڈیو  
سنا کہ ہوائی اڈے پر حملے کے دوران پاک فضائیہ کے دو طیسے مار گرنے  
گئے۔ اور خاص طور پر یہ بتایا گیا کہ اسکو اڈن میں حیدر کو گرفتار کر لیا گیا ہے۔

۲ ستمبر کو طلوع آفتاب کے وقت سے حیدر کے عہد نامہ کی سیریلے  
نے اپنے دوسرے دن کی شدید کاروائی انڈین یزورس کے گھونٹے۔ یعنی  
بٹھا کوٹ پر ۲ سیریلیٹوں کے ساتھ حملہ کر کے مکمل کر لی۔ اس سے پہلے کی  
کاروائی کے پیش نظر اس مشن سے کچھ نہ امیدیں وابستہ تھیں۔ اور اس سے پہلے  
کہ سیریلیٹ ہوائی اڈے کے قریب پہنچتے ہندوستانی لیاہ مشن توپوں نے فضائی  
آتش بازی کی ایک دیوار کھڑی کر دی۔ حالانکہ پاک فضائیہ کے حیدر نے بھی  
بے جبری سے اس دیوار کا سینہ چاک کر کے اس کے لیے جلدی کر رہا تھا شروع کیا  
لیکن زمین پر کوئی بہت نظر ہی نہیں آتا تھا۔ ایک ناقابل شناخت لیاہ  
نوی کیشن روٹنی جلائے ہوئے ہوائی اڈے کے گرد چکر لگا رہا تھا لیکن پاک  
فضائیہ نے اڈے کے علاقے میں معمولی حملے کے بعد واپس کا راستہ اختیار کیا۔  
لیکن جب رات کی ٹھٹھ والوں نے حملوں کو سمجھا لیا تو دونوں کے اندر  
اپنی جگہ کے سخت ترین زمائشی محات میں پاک فضائیہ سے دشمن کے اڈے  
فضائی ۱ جن میں زمینی فائر سے تباہ ہونے والے طیسے بھی شامل تھے) اور  
۲ طیسے زمین پر تباہ کر کے اطمینان کے لیے مناسب وجوہات فراہم کر  
تھیں۔ پاک فضائیہ کے اپنے نقصانات ۶ الیٹ ۱۹ ایک اسٹریٹور ایک  
بی ۵ میں سے صرف تین کے ہارے میں کیا جاسکتا تھا کہ انہیں دشمن نے گرایا  
ہے۔ ۲ ستمبر کا دن گزرنے کے بعد ۳ ہر کوئی شبہ باقی نہیں رہا کہ پاک فضائیہ  
کو ہندوستانی فضائیہ پر برتری حاصل ہو چکی تھی۔ اس تاریخ کی اہمیت پاکستان  
میں اس طرح تسلیم کی گئی کہ ۱۹۶۵ء کے بعد سے ۲ ستمبر کو فضائیہ قریب پایا اور  
اسی طور پر دنیا بھر میں۔

سیریلے دو دن کی کاروائیوں کے خاتمے پر صدر ایوب خان کی طرف سے  
پاک فضائیہ کے کاڈر انجینئر ایئر وائس مارشل نور خان کو حسب ذیل پینا معمول  
بڑا۔

۲ میں آپ کو اور فضائیہ کے تمام عہدوں کو عددی اعتبار سے کم ہونے کے  
وجود دشمن کے اتنے بہت سے طیسے فضائیہ اور زمین پر تباہ کرنے کے

شاندار کارنامے پر مبارکباد پیش کرنے کے لیے یہ الفاظ قلم بند کر رہا ہوں۔ ان کی بہادری کے کارناموں نے قوم کا دل بڑھا دیا ہے اور ملک کے دفاع کے لیے ان پر اعتماد کو تقویت بخشتی ہے۔ ہم سب آپ پر فخر کرتے ہیں۔ رائے مہربانی اپنے تمام افسروں اور بحریہ کو اس شاندار کارنامے پر میری طرف سے مبارکباد پیش کیجئے۔

جیسا کہ جنگ میں نام طر پر ہوتا ہے ایئر وائس مارشل نور خان بھی نئی دہلی کوکشتوں میں ہندوستانی فضائیہ کو زمین پر باطل مغرور کرنے میں کامیاب نہیں ہو

سکے۔ ایئر فوریس کو ہم ہونی اڈس برصوں کے لیے۔ غیب کر کے مدنی دفاع کے لیے شاندار فائٹر، سپر اور سڈ وندر میزانی کے اشتراک سے ماحول معرکوں میں پاک فضائیہ کو برتری حاصل ہوئی۔ اور اس طرح پاک فضائیہ جی برتری فوج کی عملی حمایت کرنے کے لیے آزاد ہو گئی۔ منصوبہ پر کام ڈی ایچف کا مقصد اور چند ناکائیوں کے باوجود اس پر پوری طرح قائم رہنے کے غور کے ساتھ ٹین ایئر فورس سے اپنی شرائط کے تحت معرکہ کر دینی کی سہولت دے۔ جو ہندو کی جرات اور مہارت ہی نے پاک فضائیہ کو فضائی معرکوں میں برتری سے ہمکنار کیا۔





# کلوڈ سکیوٹ بڑی فوج کے شانہ بشانہ

سے اس کا بدلہ حاصل کرنے کے لئے رابطہ قائم کیا گیا لیکن اس یونٹ کے کمانڈنگ آفسر ونگ کمانڈر نے اسے اطلاع دی کہ محفوظ اسٹاک میں جو آخری سپر طیارہ موجود تھا وہ اسی بیس ماری پور بھیج دیا گیا ہے۔

فاضل ہندوں کے سلسلے میں بھی کسی متکبر وقت کا سامنا تھا امریکہ نے امدادی پروگرام کے تحت ہندو جہاز فراہم کئے وقت ان کی ذخیرہ اندوزی کی اجازت نہیں دی تھی اور عام طور پر یہ ہندو جہاز طلب گسٹے پرینڈ۔۔۔ دن کے اندر فراہم کئے جاتے تھے۔ دن کچھ کے واقعہ کے بعد پاکستان اور ہندوستان دونوں کو یہی برطرت کی فراہمی بند کر دی گئی تھی پاک فضائیہ کو اندازہ نہیں تھا کہ اس کا فاضل پرندہ جہاز کا اسٹاک کب تک کام دے گا۔ مینٹیننس کی بلائنگ کا انحصار سپر طیاروں کی ہزار گھنٹوں کی پرواز پر مبنی تھا اس مدت پرواز کے بعد مزید فاضل پرندہ جہاز کے سپر سپر کی پروازی ضمانت نہیں دی جاسکتی تھی پاک فضائیہ کا اندازہ بہت ہی زیادہ تھا طاعت جہاز اس لئے کہ فاضل پرندہ جہاز کے سپر سپر ایسٹہ جہازوں کی عملی کارکردگی پرواز کے ۲۰ ہزار گھنٹوں تک جاری رہی اس سلسلے ۱۵۰ گھنٹے پرواز پر ایسٹہ نہیں جب ۲۰ ستمبر کو جنگ بندی ہوئی تو پاک فضائیہ کے پاس ۳۷ سے دہشتہ کی عملی سرگرمیوں کے لئے فاضل پرندہ جہاز کا اسٹاک موجود تھا۔ پاک فضائیہ کی کارکردگی کو محدود کرنے کے لئے صرف ایک ریکارڈ موجود تھی مین ۵، ۲۰ انچ ولے راکٹوں کی فراہمی مختلف آپریشنل اڈوں پر پینچین زمینی محلے نے بھی اپنی آٹھک محنت اور ہنرمندی سے فاضل پرندہ جہاز کی فراہمی اور طیاروں کی دیکھ بھال اور مرمت کے مسائل کو آسان بنا دیا اس محلے نے اپنی ٹگن سے نہ صرف جنگی حالت میں بلکہ اچھی صفوں کو درجہ شہادت کے دوران اپنے کام کا وہی معیار برقرار رکھا جو عام طور پر حالات امن میں ہوتا ہے حالانکہ اس محلے کو اپنا سارا کام دشمن

دو دنوں طرٹ سے سورج کی روشنی میں حملوں کے لئے ہر ستمبر فضائی معرکوں کے عروج کا دن تھا۔ نہ تو ہندوستان اور نہ ہی پاکستان بدولت عرصے تک اس شدت کی معرکہ آرائی جاری رکھنے اور پہلے دو دن کے نقصانات کی شرح کو برداشت کرنے کے اہل تھے۔ پاکستان کے تجربے مطابق اس سلسلے میں پچاس سے زیادہ طیارے اور تجربہ کار پائلٹوں کے نقصان نے ہندوستان کو زیادہ ٹگن صورت حال سے دوچار کر دیا تھا۔ لیکن ۱۰ مئی کے اندر پاکستان کی فہرست سے ۳۰ طیاروں کا ناقص پاک فضائیہ کے منصوبہ کے متوقع نقصان سے کہیں زیادہ تھا۔ منصوبہ تیار کرنے وقت ڈائریکٹر پینچینز ایر ٹوڈ سپر ایسٹہ خاں نے اس سے کہیں کم نقصانات کا اندازہ لگایا تھا ان کا خیال تھا کہ پاک فضائیہ کے نقصانات کی شرح قبیہ تک میں فضائی معرکوں کے رخ کا تعین کرنے کے لئے واحد اور سب سے زیادہ موثر عنصر ثابت ہوگی۔ دوسری طرف پہلے دو دن کی معرکہ آرائی میں ہونے والے پاک فضائیہ کے نقصانات کو خدان کی ذاتی توقع سے کم تھے اس لئے کمانڈر انچیف مجموعی صورت پر خوش تھے لیکن وہ ان مطالبات سے پوری طرح آگاہ تھے جو آئے۔ اے ایس ایس میں ان کی پہلی سی فورس سے کئے جانے والے تھے خاص طور سے پاک آرمی کی طرف سے اس بہت ہی غیر مینہ مدت کے لئے ان دنوں کی فراہمی ہی اتنا سب سے بڑا مسئلہ تھا اس اہم مسئلہ پر ہناتی حاصل کرنے کے لئے پہلے دو تین دن کی کارروائیوں کے بعد حال ہی میں ترقی پانے والے ایئر ایشنل فرنٹ نے بڑی فوج کے کمانڈر انچیف جنرل موسیٰ کے ساتھ صدر محبوب خان سے ملاقات لی لیکن اس ملاقات پر جنگ کے دوران اور سی موقع پر وہ سیاسی رہنما ہی رہا تھا سے عوام ہی رہتے۔ پاکستان کے پاس کوئی محفوظ فورس جس میں سب سرگرمی کے اندازہ اپنی سپر طیاروں کے واسطے ایف۔ ۵۰ تیار ہو تو ۱۰ ستمبر تک

کے مسلسل حملوں کے دوران دستی بمب کی روشنی میں کرنا پڑتا تھا۔ مثال کے طور پر سرگودھا میں جہاں جنگ شروع ہونے کے بعد شہت میں منجم ہونے سے پہلے ۷۰ گھنٹے میٹینس ملے کوئینڈ کا موقع مل گیا یہ علاقہ گمشدہ جنگ مسلسل حملوں کے دوران ڈھائی ہزار مارچ بیریں کی مدد سے تاریکی کے محنت میں دیاروں کی دیکھ بھال اور مرمت کا کام کرنا پڑا۔

فوجی قسمی سے زمینی حملہ سیریفینہ ۸۷ سے آٹا فوس تھا کہ وہ اپنا زیادہ تر کام آٹھ ہند کے ہی انجام دے سکتا تھا۔ اور امریکی طریقہ کار کے مطابق پڑھ جات کو تہذیبی کہہ کے مرمت طلب پڑھ جات کو کبا ڈھانے کے حوالے کرنے کے بجائے اپنی محنت اور توجہ سے ان ہی پڑھوں کو دوبارہ قابل استعمال بنالیتا تھا، خندقوں کو کام کے بیچ کے طور پر استعمال کیا گیا، لیکن وندہ اور مشکلات کے باوجود میٹینس کے حملے نے ۷۰ فیصد بھال کے نتائج حاصل کئے، بدوری جنگ میں سیریفینہ کی بھالی شرح کسی بھی ۷۰ فیصد سے نیچے نہیں تھی، زمینی حملہ اپنی ذمہ داریوں کو بدوری طرح محسوس کرتا تھا اور اسے



۱۹۶۵ء کی فضائی حرکت آرائی کا مہابی میں

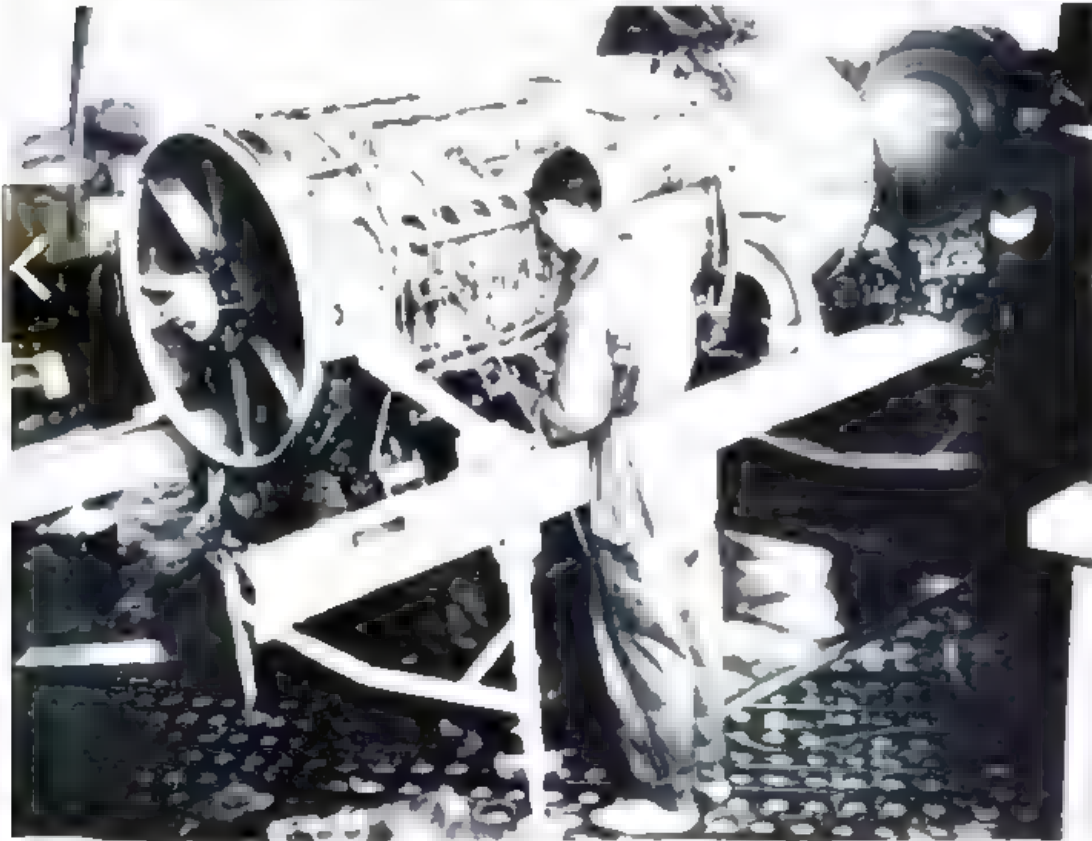
پاک فضائیہ کے زمینی حملے میں اہم کردار ادا کیا۔ انہوں نے پروازوں کی زمینی ہوائی ڈھانچے کے باوجود رات کے وقت دشمن کے حملوں کے تحت ٹانج کی روشنی میں کام اٹھاتے ہوئے طیاروں کی اہل کار کوئی کامیاب سنبھالے رکھا۔

۱۹۶۵ء کی کاروائیوں کے دوران پاک

فضائیہ کے زمینی حملے میں ایک بڑی جگہ پر کرنا کام انجام دینے کے لیے استعمال کیا جنگ کے دوران ایک فضائیہ کے زمینی حملے کے کارکن اسٹافٹر کے جرنل الیکٹرک ہے۔ ۷۰ سیریفینہ ٹرولر جیت پر کام میں مصروف ہیں، تمام تر مشکلات کے باوجود زمینی حملے میں طیاروں کی اہل کار کوئی کامیاب سنبھالے رکھا اور جہاں کی جنگ میں اس میڈار کو کسی ۷۰ فیصد سے نیچے نہیں گئے ویا۔

پاک فضائیہ کار جینی حملہ فضائی کاروائیوں

کے دوران وقت بچانے کے لیے ایک سیریفینہ جیٹ پڑتا۔ ایندھن بھرنے اور فیلڈ کو دوبارہ متعین کرنے کا کام گزمرت ہند منٹ کے اندر ہی انجام دے دیا جاتا، اور یہ سب کچھ کاروائیوں کے تحت شکل حالات میں پائی نہیں کر سنبھال جاتا۔



اپنے ہوا بازوں کے شانہ بشاں نموداری کے نیچے کام کرنے سے بڑی دلچسپی لیتی اس سے زیادہ وہ آل انڈیا ریڈیو کے دعوں سے اس وقت لطف اٹھاتے جب وہ ہر مشن سے ان دعووں کے برخلاف بڑی تعداد میں اپنے پیارے واپس آتے دیکھتے۔

گاندھراجنیت کے لئے اصل مقصد یہ تھا کہ سخت کاوش کے بعد نصیب حاصل کی جاتی برتری کے استقام اور اپنی مختصر مگر مؤثر فضا کی بقاء میں توازن برقرار رکھا جائے اس کے نتیجے میں پاک فضائیہ کی حکمت عملی میں "محبت" کے منظر کو فیصلہ کن اہمیت حاصل ہو گئی اور فضا میں برتری حاصل کرنے کے بعد اس مقصد کی سمت ایک ہی منصوبہ پیش تھا کہ دن کے وقت دشمن کے اڈوں پر مزید حملوں کا سلسلہ بند کر دیا جائے کیونکہ دشمن کے زیادہ تر ہوائی اڈے سیریلیاڈوں کی زد کی آخری حد پر واقع تھے اور اس حد پر ہونے والی آرائی کے لئے پاک فضائیہ کے طیاروں کے پاس بہت کم ایندھن باقی بچتا تھا پھر ہندوستانی سرزمین پر کسی طیارے کے نقصان کا مطلب پاکستان میں اس لئے ایڑا ساٹھ کا خیال تھا کہ گورنر سپریم اور غازی طیاروں کے ٹکڑے کی زد میں آنے والے معرکے زیادہ مناسب رہیں گے۔ دیگر الفاظ میں انٹرنیشنل فورس کے طیاروں کو زمین پر تباہ کرنے کے بجائے فضا میں مار کر اتنا زیادہ محفوظ اور آسان ہو گا لیکن یہ بھی تسلیم کیا گیا کہ بعض فضا میں معرکوں سے جنگ نہیں جیتی جا سکتی۔

اس لئے، ستمبر کے بعد فضا میں اڈوں کے خلاف پاک فضائیہ کی جوابی کارروائی بی۔۷۷ فورس کو سونپ دی گئی جس نے شب خون کا ایک مسلسل قائم رکھا جوابی حملوں کی کارروائی سے نجات پا کر سیریلیاڈوں کی ایک بڑی تعداد بری فوج کی گولہ باری، فضا میں دماغ اور دشمن کو معرکے میں الجھنے کے لئے آزاد ہو گئی اور اس طرح پاک فضائیہ بی۔۷۷ کے نقصانات کے مقابلے میں زیادہ بہتر شرح وصول کرنے کے قابل ہو گئی۔

"محبت" کی اس پالیسی کے پیش نظر ابتدا میں تمام شعبوں کی کارکردگی کو محدود کر دیا گیا۔ حربی گفتی پروازیں کم زوری گئیں اور پاک آرمی کی مدد کے لئے صرف ضروری اقدام پر اکتفا کیا گیا۔ لیکن اس وقت کشمیر میں ہندوستانی بری فوج نے اپنی فضا کی مدد سے سخت جوابی حملے شروع کر دیئے اس کے نتیجے میں بھکر جنرل یحییٰ خان نے انھوں پر پیش قدمی کا ارادہ ترک کر دیا اور اس شہر اور اس کے پناہ پاک آدمی گود باری کر چکی تھی۔

لاہور کے محاذ پر دشمن کی فوج کو پچاسویں انڈین پیرا ریگیٹ کی کمک پہنچا دی گئی یہ کمک، ستمبر کی شام کو پہنچی تین رات کے وقت اس کی پیش قدمی کی کوشش کو ناکام بنا دیا گیا۔ دوسرے دن پاک آرمی کے بائیسویں انفنٹری بریگیڈ نے انڈین ایر فورس کے جوابی حملوں کے باوجود دین الہ آبادی سرحد کے قریب بی آرمی تہر پارک کے پیش قدمی کرتی ہوئی ہندوستانی فوجوں کو پاکستان کے باہر دھکیلتا شروع کر دیا اپنے اس حملے کے پہلے نوگٹوں میں

پاک آرمی نے مشرق کی سمت بارہ میل پیش قدمی کی لیکن اس مرحلہ پر وہ آخری حالتوں میں تھی کہ ہندوستانی سرحد پر واقع واگہر قبضہ کر سکے۔

۱۸ ستمبر کو لاہور کی طرف پیش قدمی کے سلسلے میں انڈین آرمی نے اس حملے کے ساتھ ہی شمال اور جنوب میں سیالکوٹ اور قصور پر بھی حملے کئے تھے سیالکوٹ حقیقت میں جموں اور کشمیر قبضی دروازہ تھا حالانکہ سب سے جلد اور حیرت انگیز کام کے راستے میں انفنٹری ڈویژن کے ساتھ ہندوستانی حملے کے بارے میں یہ سمجھا گیا تھا کہ اس کا مقصد میدانی علاقے کو لپیٹ میں لے کر گرانڈ ٹرنک روڈ تک پیش قدمی کرنا ہے تاکہ لاہور کو شمال کی طرف سے گھیر جانے کے بعد ہندوستانی فوج کو اس پل کے آخری سرے پر ہی روک دیا گیا ہے، پھر اس کو اس وقت آزاد کیا تھا جب پچاسویں انڈین ڈویژن سیالکوٹ جموں روڈ پر کسی پیش قدمی میں کامیاب نہ ہو سکی صرف چرواہ اور بھڑاڑی کے درمیان ہی ہندوستان کے کوئٹہ کامیابی نصیب ہوئی اور پاک فوج کو آٹھ میل پیچھے چھوڑ کر تنگ جھٹنے پر مجبور ہونا پڑا۔

لاہور کے جنوب میں قصور سیکڑ میں، ستمبر کی صبح کو سیدیاں اور قصور کی سمت بتالین اور بکتر بند قوت کی مدد سے ہندوستانی حملے کا بھڑاڑی عبدالحمید کی زیرکمان پاک آرمی نے موثر طریقے سے مقابلہ کیا اور دوسرے دن دشمن کو سرحد پار بھاگنے پر مجبور ہونا پڑا۔ پہلے سے طے شدہ منصوبے کے تحت ہندوستانی فوج کا اس کے اپنے علاقے میں کیمپ کرنا تک پہنچا کیا گیا تھا اس کے لئے گیارہویں پاک آرمی ڈویژن کو بیڑاں بکتر بند بریگیڈ منسوب کیا گیا۔ دشمن کے مسلسل مگر غیر مؤثر حملے کے تحت پاکستانی انجنیئروں نے اس مختصر حصے کے لئے روہی ٹالہ پر، ستمبر کو پہلی تعمیر کر لیا دوسری صبح دشمن کی سخت جوابی کارروائی کے باوجود پاک آرمی نے کیمپ کرنا پر قبضہ کر لیا اور دشمن کو مزید پیچھے دھکیلتا شروع کر دیا۔ ہندوستان اور پاکستان کے درمیان جنگ کے دوران ایک کے ہاتھ سے نکل کر دوسرے کے ہاتھ میں جانے والے طاقتور میں ۲۰ ہزار کی آبادی والا یہ ۲۵۰۰۰ دیہاتی تجارتی مرکز آمد قابل ذکر شہر تھا اور شدید جوابی حملوں کے باوجود پاک آرمی نے اس پر قبضہ جاری رکھا۔

ہندوستان نے ۸ ستمبر کو اس وقت ایک اور محاذ کھول دیا جب مغربی پاکستان کے جنوبی علاقے میں کراچی کے مشرق میں سندھ کے ایک دیہات ٹڈلہ پر دشمن نے ایک بتالین اور دو بکتر بند اسکواڈرن سے حملہ کیا گڈلہ پر دشمن فوراً قابض ہو گیا اور ہندوستانی دستوں نے اس سے پندرہ میل دور راجستان کے ریگستان سے حیدرآباد اور کراچی کی طرف جانے والی ریلوے لائن پر واقع کھوکھڑا پار کی سمت پیش قدمی شروع کر دی لیکن پاک آرمی نے ماری پور سے سیرا ایف ۸۶ کی صرف ۹ پروازوں کے ذریعہ ۹ ستمبر کو دشمن کی سپلائی لائن اور فوجی اجتماع پر حملوں کے ساتھ اپنی جوابی کارروائی سے ہندوستانیوں کو بین الاقوامی سرحد کے پیچھے دھکیل دیا ایف ۸۶ طیاروں نے کم از کم دشمن کی دس ویجن اور ۶۶ فوجی گاڑیوں کو تباہ کر دیا۔ ۱۰ ستمبر کو گڈلہ





۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران صدر ایوب خان نے پاک فضائیہ کے زمین سے لے کر سمندر تک اور  
 انیس ہزار کماری پرسدہ کی مدد سے ماہر سرگودھا کے کاڈ  
 کڈپ کیش (بعد میں ایئر کوڈر) ایکٹو کروا دی

مدی پر کے ہونی ڈسٹ پر نہ لے۔ سی میت وک میڈی۔ ۳۳ می  
 کے علاقے میں زمینی گول کے لیے استعمال کیے گئے۔ اس علاقے میں ہندوستانی  
 کی طرف سے ان کی مخالفت کا امکان رہی تھا۔ ستمبر کے بعد گھسٹے ٹی۔ ۳۳ جہاز  
 کی مزید کاروائیاں کی گئیں۔ ۳۳ کی مختصر سی فزس کو ۲۲ تا ۲۳ ستمبر کے دوران ۱۱  
 توپوں اور ۱۹ میزے وگیزوں کی تباہی کا اعزاز مل

سہولت کے مطابق اپنے ہدف کی تلاش و شناخت اور اس پر حملہ کر سکتی تھی  
 اس کی وجہ سے حملہ کرنے والے طیاروں کو زمین سے ملنے والی ہدایت کی  
 کمی پورا کرنے میں مدد ملی

اور اب جب کہ پاک فضائیہ کے یاس بری فوج کی قریبی امانت کے  
 لئے گنجائش محل آئی تھی اسے سی اسے ایس ڈاؤنٹنز، اکثر منزل بیڈ وارڈ  
 جاتے اور بری فوج سے گولیاں برسانے کے لئے کام چھب گئے۔ جیت  
 کو اپنا ہدف کا انتخاب کرنے میں مشکل پیش آرہی تھی جنگ کے دوران ہندو  
 آپریشنز ایئر کوڈر نظر جو جی نے صورت حال بیان کرتے ہوئے کہا "بری فوج  
 سے رابطہ بے مقصد تھا اگر ہمارے دستے فضائی حملے کے قابو کوئی ہدف  
 دیکھ لیتے تو وہ خود ہی اس پر حملہ کر بیٹھے۔ اور اگر وہ خود نہ دیکھ سکتے تو ہر ایک  
 فضائیہ کو اس کے بارے میں کچھ بتا بھی نہ سکتے تھے۔ معرکوں کے آغاز سے  
 پہلے ہی کوزہ سپورٹ کے لئے رابطہ منظم کے قیام کے باوجود بری فضا  
 رابطہ ٹیم کا مشجب بے حد غراب تھی لیکن یہ یاد رکھنا چاہیے کہ اس وقت تک فوج

اور مناباؤ کے اطراف دشمن کے ٹھکانوں پر مزید حملوں کے بعد پاک آرمی نے  
 ہندوستانی سرحد کے چھ میل اندر واقع مناباؤ اور اس کے ریلوے اسٹیشن  
 پر قبضہ کر لیا۔ اس بستی پر قبضہ برقرار رکھتے ہوئے ۵۱ ویں برگڈ نے دشمن کے  
 باؤہ سو مربع میل علاقے پر قبضہ کر لیا۔ لیکن اس علاقے میں مزید فضائی کارروائی  
 محدود رہی اس لحاظ پر سادہ والا کے لئے شدید معرکہ ہوا اور ۳۳ ستمبر کو جنگ  
 بندی کے بعد بھی اس وقت شدید جھڑپیں ہوئیں جب ہندوستان نے سدر  
 کے علاقے میں اپنی پھیلی شکست کا بدلہ لینے کے لئے ایک بڑا مگر کام ٹھکیا۔  
 گڈارو کے علاقے میں ایک واک میڈ۔ ٹی۔ ۳۳ مسلح جیٹ ترقی طیارہ  
 ماری پوز سے اڈر روڈ ناں بری فوج کی مدد کے لئے کارروائی کرتا رہا اور اسے  
 ۱۰ ستمبر کے دوران اس نے ۲۰ حملے کے چھوٹے سے ٹی۔ ۳۳ طیارے کے  
 لئے یہ ایک جڑی کارروائی تھی پوری جنگ میں ٹی۔ ۳۳ نے ۶۷ ہش کل کئے  
 اپنی محدود کارکردگی اور اس طرح بری فوج کی کم گنجائش کی وجہ سے ٹی۔ ۳۳ طیارہ  
 ہندوستان کے نصف اول کے طیاروں کے سامنے اپنا وجود قائم نہیں رکھ سکا  
 تھا۔ اسی وجہ سے اسے راجستان کے دور دراز علاقوں میں استعمال کیا گیا۔  
 ۱۰ ستمبر کے بعد زیادہ تر مشن سرگودھا سے بھیجے گئے لیکن صرف چند مواقع پر  
 ایک سے زیادہ ٹی۔ ۳۳ طیاروں نے مل کر کسی ایک کارروائی میں حصہ لیا۔ جب  
 سب سے زیادہ ٹی۔ ۳۳ بھیجے گئے تو ان کی تعداد تین تھی اور ایسا صرف  
 ایک ہی بار ہوا۔ ۱۰ ستمبر کو فضا میں پاک فضائیہ کو برتری حاصل ہو جانے کے  
 بعد بری فوج کی مدد کے لئے اس کی بڑھتی ہوئی آزادی نے بری جنگ پر بڑا  
 گہرا اثر ڈالا اور جیسا کہ جنگ کے بعد مکمل ڈائجسٹ نے کہا۔

"پاک آرمی پر ہندوستانی فوج کا کافی دباؤ تھا لیکن اس وقت ہمارے  
 ساتھ قریبی تعلق اور فضا میں جاری برتری کا مطلب یہ تھا کہ پاک فضائیہ اپنی



سے سختی کے ساتھ یہی کہا جاتا رہا تھا کہ اسے بری جنگ میں فضائیہ سے کسی مدد کی توقع نہیں کرنی چاہیے۔ منصوبے کے تحت کلوز سپورٹ کے لئے بری فوج کی درخواستیں جوائنٹ آپریشن سینٹر سے گزر کر ایئر بیڈ کو آرڈر دینے لگی ہیں۔ جاتی تھیں جہاں سے پاک فضائیہ کے یونٹوں کو مناسب کارروائی کے احکامات جاری کئے جاتے۔ لیکن محاذ پر فضائیہ کے فائزر ڈگ آرمی لائٹن آفیسر کے توسط سے جادو اسطر ربط قائم تھا۔ دوسری اہم غامبی یعنی کوری فوج کی رابطہ ٹیم کے پاس موجود ریوایک ایف ۷۶ کی کارکردگی کی حد صرف دو یا تین میل تک تھی اور پیغام رسانی کے لئے ان کی یہ حد بہت کم تھی۔ اس لئے ایس (ایئر فیلڈ) نے جولائی ۱۹۶۵ء میں جوائنٹ آرمی جنرل اسٹاف کو ان خیال کی طرف متوجہ کیا تھا اور سرگودھا میں ۱۳ ریڈیو سیٹ کی اور بانگ بھی لائی تھی مگر معلوم ہوا کہ آرمی کے استعمال میں خراب ہونے والے زیادہ تر سیٹ عدم توہمی اور ہوا تعاطی کا شکار ہیں۔ یہ حقیقت کسی درخواست کے تحت کارروائی میں ٹھکانے پر گور بارود و گرنے کے لئے ۵۰ سے ۱۰۰ منٹ کا وقت دیکھا جوتک ہے یہ طریقہ صحیح طور سے کام کر رہا تھا مگر اصل مشکل یہ تھی کہ پاک آرمی یونٹوں کے ساتھ پاک فضائیہ کی طرف سے متعین کئے جانے والے جزی کا راز فساد اور ہدف کی نشاندہی کیلئے فضائی کنٹرول میں رابطہ کا نقصان تھا۔ پاک فضائیہ کے بہار زیادہ تر عام علاقے کے بارے میں اسٹارٹوں پر ہی انحصار کرتے تھے اس کا مطلب یہ تھا کہ ان کو ہدف تلاش کرنے کے لئے ایک ہزار فٹ کی بلندی سے نیچے بے چکر لگانے پڑتے تھے۔

اس طرح وہ غیر ضروری طور پر ہندوستانی قوت پھانے کے سامنے آجاتے تھے حالانکہ یہ ایک قابل ذکر حقیقت ہے کہ ۱۹۶۵ء کی جنگ میں

سپر طیاروں کے ذریعہ اپنی تقریباً ۵۰۰ ہيات میں پاک فضائیہ کو دشمن کے زمینی فائر سے ایک بھی سپر طیارہ کا نقصان نہیں اٹھانا پڑا۔ پاک فضائیہ کے چند طیارے جوابی۔ فضائی کارروائیوں کے دوران ہندوستانی طیارہ شکن قوتوں کا شکار ہوئے اور ایک ایف ۸۶ ایک ویل پر حملہ کرتے ہوئے خود ہی دھماکے سے پھٹ گیا تھا لیکن یہ حقیقت ہے کہ انڈین آرمی کی آتش بازی سے ایک بھی طیارہ نہیں گرا اس سے ہندوستانی طیارہ شکن قوتوں کی غلط نشاندہی کا اظہار ہوتا ہے حالانکہ اس کی شدت ظاہر کرنے کے لئے بتانا کافی ہے کہ ٹینکوں، فوجی دستوں اور فوجی گاڑیوں پر حملوں کے دوران کم از کم ۵۰ سپر طیاروں۔ یعنی پاک فضائیہ کی قسمت سپر فورسز کو ہندوستان کے زمینی فائر سے نقصان اٹھانا پڑا۔ اس کے مقابلے میں پاک آرمی کے طیارہ شکن قوتوں نے اسی مدت میں ۲۰ طیارے مار گرائے اور بحرے تین طیاروں کا شکار کیا یہ اعداد و شمار خوش آئند خیالات پر مبنی ہو سکتے ہیں مگر پھر بھی دشمن کے مقابلے میں بہت زیادہ ہیں۔

اگلی صف کے ایئر کنٹرول آرگنائزیشن کی غامبیوں کے باوجود پاک فضائیہ کو ایک فائدہ یہ تھا کہ جب ایک باؤسیبر ایف ۸۶ اپنا ہدف تلاش کر لیتے تو وہ دشمن کی طرف سے فضائی مداخلت کا بھرپور مذاق اڑاتے ہوئے درسی کتابوں کے اصولوں پر عام تربیتی طریقے سے اپنے اپنے ہدف کو نشانے لگاتے اور ضروری ہوتا تو ایک دو سپر بلندی پر جا کر فضائی فرائض انجام دیتے ہوئے گولیاں برسانے کے لئے اپنی باری کا انتظار کرتے اور بقید طیارے ایک منظم حلقہ بنا کر ایک کے پیچھے ایک لگے ہوئے اس امر کو یقین بناتے کہ گولیاں برسانے والے طیارے کا عقب محفوظ رہے۔



پاک فضائیہ کے سپر طیاروں کے لئے کسی ایک ہفت پر تیس منٹ تک کارروائی جاری رکھنے کے واقعات بہت عام تھے جبکہ ہندوستانی فضائیہ نے مشکل ہی سے کسی ایک ہفت پر ایک سے زائد بار بھیٹ لگائی اور اکثر اوقات تو گولہ بارود صحیح مقام پر پہنچانے کے بجائے انہوں نے اپنا سا بابو بھینٹ دینے پر ہی اکتفا کیا۔

۸ ستمبر کے بعد سے انڈین ایرو فورس کا فکے اور آنے سے بھیجے گئی اور دشمن کے طیارے پاک آرمی کے دستوں کے اطراف اسی وقت نظر آنے جب پاک فضائیہ کی گشتی پروازیں یا حملہ کرنے والے طیارے واپس پلے جاتے پاک فضائیہ کی حمایتی جہاز کا بی بی کا موازنہ انڈین ایرو فورس کے ہاتھوں پاک آرمی کو پہنچے والے نقصانات سے کیا جاسکتا ہے یکم ستمبر سے ۲۲ ستمبر کے دوران صرف ایک ۸۶ طیاروں نے ۴۹ ٹینک مختلف اقسام کی ۶۶ گاڑیاں اور ایک مال گاڑی کو تباہ کرنے کے علاوہ ۶۶ ٹینک اور ۶۶ فوجی گاڑیوں کو نقصان پہنچایا۔ ۲۲ ستمبر سے ۲۷ ستمبر تک ۳۴۰ کی تقریباً نصف سے ۶۲ فوجی تباہ کیں اور ۱۰۰ نقصان پہنچایا اور ۱۹ ریلوے وٹھن کو تباہ کیا۔ اس پر شکل ہی سے یقین آتا ہے کہ حقیقت یہی ہے کہ اس کے مقابلے میں انڈین ایرو فورس کے محوں سے صرف ایک ٹینک تباہ ہوا اور دوسرے کو اس کی ٹریک اڑ جانے سے نقصان پہنچا ملا۔ ہندوستانی فضائیہ نے اپنی کارروائیوں میں کم از کم ۱۲۰ پاکستانی ٹینکوں کی تباہی کا دعویٰ کیا ہے۔

نقصانات میں اس غیر معمولی فرق کی ایک وجہ ہندوستانیوں کی یہ عادت بھی ہے جس کے تحت وہ فضائی مداخلت سے بچنے کے لئے طلوع آفتاب کے وقت ملے کرتے تھے۔ صبح کے کبر اور دھند کی وجہ سے انڈین ایرو فورس کو پاک

فضائیہ کے مقابلے میں اپنا ہت کاش کرتے میں زیادہ وقت کا سامنا کرنا پڑا۔ اس کے ساتھ ہی تمام کے وقت آسمان پر بیکر کانے والے ہندوستانی صاعق کے طیارے پاک آرمی کی ۲۰ ایم ایم برفور اور جی طیارہ شکن توپوں کی سہ یہ کارروائی اور ٹھیک ٹھیک نشانہ دہی کے لئے عمدہ ہت آہستہ ہوئے۔

ہندوستانی فضائیہ کے محوں کے انداز کے بارے میں کبھی نہ قطعاً کہنے والی کارروائی میں شامل ٹیٹنٹ کرمل طاق گرو نے تقریباً تمام طور پر بارے دستوں نے ایسے سروں پر اڑنے والے طیاروں کے بارے میں کسی قسم کی نشوونما کا انکار نہیں کیا کیوں کہ وہ کہتے تھے کہ یہ بارے اپنے طیارے ہیں اور جب بھی کوئی طیارہ ان کی طرف غلط لگا، اور کو بیابان پر برتیں تب وہ باہر لینے کی کوشش کرتے تاکہ یہ سب گزرجائے میرم نے ہندوستانی طیاروں کے بارے میں برٹش ہونا جیو ڈیا میرے خیال میں اس کی اہم وجہ یہ تھی کہ ہندوستانی کبھی بھی نہ دیر تک نہیں مہرے جس سے کہ نقصان ہو سکتا

علاوہ پاک فضائیہ کی کور سیورٹ کارروائیوں میں پاک آرمی کے دستوں پر حادثاتی محوں سے گریز ایک نمایاں پہلو تھا۔ مگر اس کے مقابلے میں پاک آرمی طیاروں کی شناخت میں کچھ زیادہ امتیاز نہیں برت رہی تھی۔ مگر کور سیورٹ میں چھوٹے منصوبہ طے کرنے پر زمین کی ۱۰۰ طیاروں کے ساتھ سے واپس آتے ہوئے اب فضائی برتری کی مدد سے پاک فضائیہ کو مزید ہت گئے لئے دن کی روشنی میں اکثر طیارے استعمال کر رہی تھی، چار ایک ۸۰ طیاروں کو پاک آرمی کے ایک ایک توپچیوں نے انڈین ایرو فورس سے بھرکوار معرکے میں گریز کیا۔ پاکستانی دستے کب یا دھمکے نبل ہی تصور کے حوالے میں



میں نے اس کے ایک ایک فنکار کے  
بغیر کہ اس کو اس سے کہہ دیا کہ یہ  
رو سے بیٹے ہیں سے اس کے بیٹے ہیں۔ اس  
ن کو واقع پر واقعہ کے بارے میں اس کے  
اس کو اس کے اس کے اس کے اس کے  
اس کے اس کے اس کے اس کے اس کے  
اس کے اس کے اس کے اس کے اس کے  
اس کے اس کے اس کے اس کے اس کے

اس کے اس کے اس کے اس کے اس کے  
اس کے اس کے اس کے اس کے اس کے  
اس کے اس کے اس کے اس کے اس کے  
اس کے اس کے اس کے اس کے اس کے  
اس کے اس کے اس کے اس کے اس کے  
اس کے اس کے اس کے اس کے اس کے



بشرطیہ دہ کی اس طرف سے کچھ زیادہ ہی حساس ہو رہے تھے حالانکہ اس  
کارروائی کے دوران انہوں نے ایک بڑی حد تک اس کا جواب دیا تھا۔  
لیفٹیننٹ جرنل ریشمہ ایگٹ کر گیا اور قیدی بنا۔

حالت جنگ میں یہ گولی پڑا اور بعد میں سوال کروا کر جان قتل ہوئی  
ہو تا ہے اور تعجب نیز انداز میں اس کو اور دن لیا۔ اس کی زیریں سیر فائین  
نے پاک آرمی کے جنگوں پر حملہ کر دیا۔ خوش قسمتی سے فلائٹ لیفٹیننٹ فخر  
نے جنگوں کو "ایٹھ دو صحت" شناخت کر لیا لیکن سیریلوں کی جارحانہ  
کے نتیجے میں انہیں پاک آرمی کی توپوں نے گھیر لیا۔

ایک بار پھر پاک آرمی کے توپوں کا نشانہ بہتر ہوا اور پھر پھر سے فلاح  
لیفٹیننٹ صدر الدین اڑا رہے تھے نہ پڑا اور اس نے آگ بھڑکی اور پی پر  
فلاح لیفٹیننٹ محمد کی ہدایت کے مطابق فلاح لیفٹیننٹ صدر الدین اپنے  
سیر سے ایگٹ کر گئے لیکن پیراشوٹ کے ذریعہ تصور کے جنوب مشرق میں  
"میں دور تر گئے بعد میں تیوں نے انہیں پڑا اور ہندوستانی پاکٹ  
بچتے ہوئے صحت زد کو بچا یہ غالباً اس نے ہوا کہ مشرقی پاکستانی ہونے کی  
بہار فلاح لیفٹیننٹ کے بچے اور شہادت میں کہ اجنبیت تھی اس کشمکش میں  
ان کے کاغذات مٹا دیے گئے تھے اس لیے پاک آرمی کے حوالے کر دیئے  
جانے کے بعد ہی انہیں اپنی شناخت کرانے میں مشکل درپیش رہی اتفاق  
سے ایک سابق بھارتی فلاح لیفٹیننٹ صدر الدین کو پہچان لیا، اور  
اس طرح ان کی مشکلات ختم ہوئیں۔

۱۔ جنگ میں اس قسم کی خطا یا تاخیر لیکن ہمیشہ بڑی افسوسناک ہوتی





ہیں۔ تین دن بعد پاک فضائیہ کو ایسی ہی وجوہات کی بنا پر خصوصی آلات سے  
لیس ایک آر بی۔ ۵۰ بی ایلیمنٹ طیارے اور اس کے انتہائی تجربہ کار پیلوٹ  
کا نقصان اٹھانا پڑا۔ لیکن یہ بھی خوش قسمتی کی بات ہے کہ پاکستان کی طرف اس  
طرح کے صرف یہی حادثے ہوئے۔ یہ ظاہر تھا کہ ہندوستان بھی ایسے ہی مسائل سے  
دچار تھا اور اس کی شہادت بھی کچھ زیادہ ہی تعجب خیز انداز میں سامنے آئی، پاک  
آرمی کے اسپیشل سرگروپ کی اکام چھاپہ مار لیٹار کے بعد آل انڈیا ریڈیو نے  
اطحان کیا کہ دہلی کے قریب پاک فضائیہ کا ایک سی۔ ۳۰ طیارہ مارگرا یا گیا ہے جو  
اسی صوبہ کی سرگرمیوں میں مصروف تھا، ہندوستانی دعویٰ کے ثبوت کے  
مادر پر انگریزی حروف میں نشانات کے ساتھ طیارے کے جلنے کی تصاویر  
قومی اخبارات اور نیوز ریل میں پیش کی گئیں۔ جوش دلوے میں غرق ہندوستانی  
یہ دیکھ کر بھول گئے کہ طیارے کے ڈھانچے پر انگریزی حروف کے ساتھ ساتھ وہی  
زبان میں ان کا ترجمہ بھی موجود ہے۔ اور ان دونوں روسی ساخت کے طیارے  
صرف ہندوستانی فضائیہ ہی استعمال کر رہی تھی۔ آخر یہ ظاہر ہو گیا کہ تصاویر میں  
پیش کیا جانے والا مندرجہ اصل ایک ایتھن اے این۔ ۳۰ ٹرانسپورٹ طیارہ  
کا ڈھانچہ تھا جو سی۔ ۳۰ کا ہم پلہ روسی طیارہ ہے اور اس کی کچھ مختصر تصاویر  
ایئر فورس استعمال کر رہی ہے۔ تصاویر میں پیش کیا جانے والا مندرجہ واضح طور پر  
ایئر فورس کے اے این۔ ۳۰ کا ڈھانچہ تھا جسے قطعی سے زمین سے فضائیہ مار  
کرنے والے ہندوستانی کمانڈر لائن میزائل سے مارگرا یا گیا تھا اور یہ میزائل بھی  
روسی ہی نے فراہم کئے تھے۔

ملاکہ مدد ستانی فضائیہ میں ہندوستان کے ہونے والے حادثے سے  
سے وہ ابلکت کیسے میں کامیاب رہے۔ مگر کمانڈر لائن میزائل کی مدد سے  
یہ اس بات کو یقین دلانے میں مددگار بنے۔ اس وقت کوئی دوسری  
وہ فضائیہ متعلق تھے۔

اس کی پراثر شخصیت کا اس سے زیادہ کی ثبوت ہو گا کہ پاک فضائیہ کے سخت  
ضابطوں کے باوجود وہ ہوائی کی تربیت کے لئے میڈیکل بورڈ کے سامنے  
سے طوفان کی طرح نکل آیا تھا۔

یلم سے ۱۰ اکتوبر تک ان دونوں اسکواڈرن کی کارروائیاں صرف جستی  
پر واقع ملک محمد دھنیں اور یہ سرگودھا کے دوسرے سپر طیاروں کے ساتھ  
سیخ ہو کر لاہور، اتر سرگودھا اور کشمیر کے اوپر جہاں دشمن کے طیاروں کا نام و  
نشان بھی نہ تھا، فوجی جائزہ لینے پر مامور تھے۔ تقریباً ۱۰ طیارے تیرہ دن  
مہینوں کی خاطر سرگودھا میں مقیم رہ کر دیئے گئے تھے اور بے دریغ  
سے رابطہ اور پیغام رسانی کے مسائل پر خصوصی توجہ دی گئی تھی۔ ۱۰ اکتوبر  
کے بعد اس جنگ کے لئے بری فوج کی قریبی حمایت کا کام ختم ہو گیا۔

سرگودھا کے اسٹیشن کمانڈر کی مسلسل کمان میں قیادت اسی جنگ  
کا ایک کام ٹینک ٹنکی بھی تھا جس کے لئے سپر طیاروں کو شدید دھماکے خیز  
شنائی (ایچ ای / اے ٹی) وار ہیڈ کے ساتھ ۲۰۰ گیلن کے تیل کے پتھر  
والے ٹینک ٹنکی (ایف ایف اے آر) سے میس کیا گیا۔ یہ راکٹ  
طیارے کے بازوؤں کے نیچے نصب ۴ مدد ایسے خول میں بندھے جن کو  
آسانی سے ہٹا جاسکتا تھا۔ ہر خول میں ۴ مدد ایف ایف اے آر کے آگے

جب کہ پاک فضائیہ کے تمام اسکواڈرن پوری جنگ میں ایک آر بی کی  
کلوز سپورٹ میں مصروف تھے صرف سیاکوٹ، لاہور اور قصور کے سامنے  
جوں اور فاضلہ کے درمیان ۱۰۰ میل طویل محاذی طرز کے سب سے سرگرم  
محاذ کے لئے سرگودھا میں ایک خصوصی سڑک ونگ کی تشکیل کی کوشش کی  
گئی۔ محاذ کے یہ تینوں سیکڑ پاک فضائیہ کی قریبی حمایت کی سب سے زیادہ  
سرگرمیوں کا مرکز تھے۔ یہ سرگرمیاں ونگ نمبر ۳ کے ابتدائی کام کے طور پر ونگ  
کمانڈر مسعود کھنڈ کی کمان میں ۱۰ اکتوبر سے جاری تھیں۔ ونگ نمبر ۳ کی جہاز قوت  
میں دو سپر اسکواڈرن جن میں سے ہر ایک ۱۲ ایف ۷ کے ساتھ منظم تھا۔ شاخ  
تھے۔ یہ طیارے ۴ سے ۵ ستمبر کے درمیان مادی پور سے سرگودھا پہنچائے  
گئے تھے۔ اور اپنے پیچھے مادی پور میں سپر اسکواڈرن کراچی کے دفاع اور  
جنوب میں اہم کارروائیوں کے لئے چھوڑ گئے تھے۔ سرگودھا میں اسکواڈرن  
لیڈر عظیم داؤد پور کی قیادت میں اسکواڈرن نمبر ۱ اور اسکواڈرن لیڈر عظیم الدین  
"جگ" احمد کے اسکواڈرن نمبر ۲ کے درمیان ایئر فورس پر مہینوں میں پہل  
کرنے کے معاملے میں سخت رقابت تھی، ۳۴ سالہ اسکواڈرن لیڈر احمد پاک  
فضائیہ کی ایک بہت ہی خوشیل شخصیت تھے مشرقی پاکستان کے ایک ماہر  
امراض چشم کا یہ تخت جگر میں توجہ داتا تھا مگر اس کے پاس شیر کا جگر تھا وہ جسمانی  
معدوری سے بھی متاثر تھا اس کا ایک پیرو دوسرے سے تھوڑے جھوٹا تھا لیکن

پہنچے انچے والے ۸ راکٹوں سے ہر طیارہ مسلح کی گئی تھا۔ محض بدھ کے خلاف  
 بنیام ہم بھی استعمال کئے گئے اور وہ مایک کی نالی والا ٹینک مشین گن تین  
 سو راکٹ مل گن کے حساب سے سخت اور کم کمال والے ٹینک کے لئے بہت  
 موثر ہتھیار تھے۔ انتظام اس لئے ضروری تھا کہ کٹر خصوص بدھ بچانے والے  
 طیاروں کو اسکو سے پس کرنے کا وقت نہیں جڑنا تھا۔ وہ ۲۰ انچ کا چھوٹا سا  
 ہلکے راکٹ عام مقاصد کے لئے بہترین ہتھیار تھا حالانکہ اس کو بدھ پر پہنچانے  
 کے لئے گن کی طرح ٹینک ٹینک نشانہ بازی ممکن نہ تھی لیکن جب ساتوں  
 راکٹ ایک ساتھ نازر کئے جاتے تو ہلکے کو اڑانے میں ۷۵ سے ۸۰ فیصد یقین  
 کامیابی حاصل ہو جاتی تھی۔

کشمیر کی مسجد کے اندر سب سیکڑ میں ۱۰ اور ایسٹبر کے دوران ان کے  
 موٹر ہونے کا ثبوت مل چکا تھا۔ سیا کوٹ اور جیٹر پٹیار کے لئے یہاں ہندوستانی  
 فوج کی بھرتہ کاروں کا بڑا اجتماع تھا اس پر ہلکے ہنرمند کی توجہ کے بعد دون  
 کی خصوص کارروائی میں ۱۵ ٹینک اور سو فوجی گاڑیوں کی تباہی نے دشمن کو اس  
 علاقے میں موٹر حملے کے لئے اپنی فوج جمع کرنے کے قابل نہ چھوڑا۔

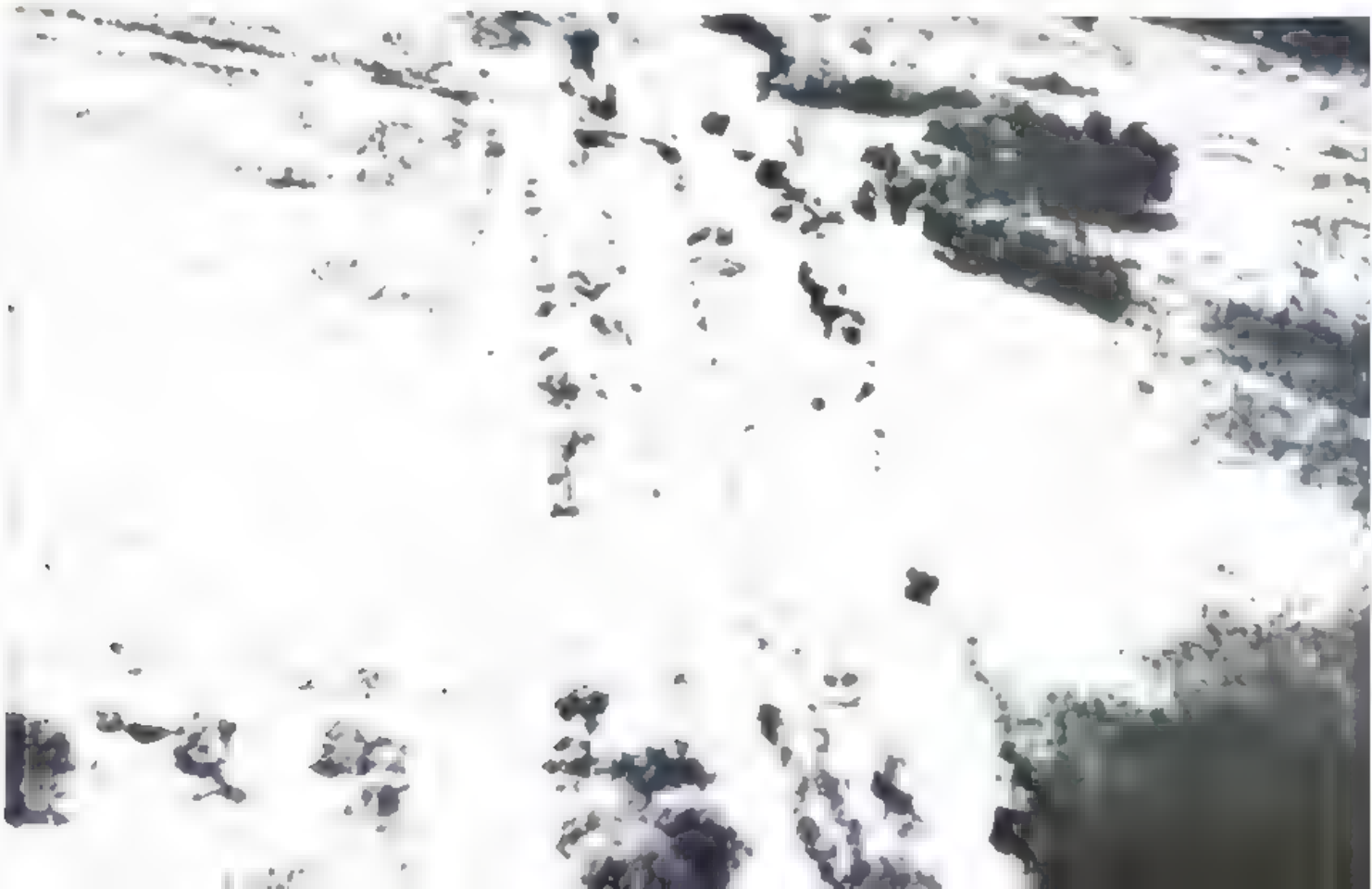
لیکن اس کے باوجود پہلے ہندوستانی بھرتہ کاروں نے اگلے اپنی  
 یہ دونوں میں چوڑے سے گزرنے کی کوشش کی اور ایک بار پھر ہلکے فضا نیے کے  
 نرہی منظر نے اس علاقے میں ٹینکوں کے متوقع بڑے معرکے میں اہم کردار ادا  
 کیا۔ چوڑے کے اطراف کی یہ لڑائی ٹینکوں کے معرکے کی تاریخ میں نمایاں مقام  
 حاصل کر چکی ہے۔ اس معرکے میں بڑی تعداد میں ہندوستانی ٹینکوں کی تباہی  
 ایک آرمی اور ایک فضا نیے کی مشترکہ کوششوں کے ساتھ فضا میں پاکستان

کی برتری یحییٰ دھ سے ممکن ہو سکی۔ ۱۹ اور ایسٹبر کو اس علاقے میں ہندوستانی  
 ہتھیار کا سامنا کرنے کے لئے پاک آرمی کو قصور کے اطراف سے بڑی تعداد  
 میں ٹینک اور دوسرے ساز و سامان دہلی کے ذریعے شمالی علاقے میں منتقل  
 کرنا تھا۔ فوری ضرورت کے پیش نظر اس کام کے لئے رات کی تاریکی کا انتخاب  
 بھی نہیں کیا جاسکتا تھا اس طرح یہ سب کچھ انڈین ایئر فورس کے لئے بہترین  
 بدھ بن سکتا تھا لیکن فضا میں اپنے تسلط کی بنا پر پاک فضا نیے نے اپنی بری فوج  
 کو یقین دلایا کہ انڈین ایئر فورس کی طرف سے کوئی مداخلت نہیں ہوگی۔ سرگودھا  
 نے ایف ۸۶ اور ایف ۱۰ کے ذریعے تحفظ فراہم کیا۔ حالانکہ اس علاقے میں  
 ہندوستانی فضا نیے کے طیارے باز رہتے ہوئے دیکھے گئے مگر کسی نے حملہ  
 کرنے کی کوشش نہیں کی۔

جنگ میں معروف دونوں ہلکے کے لئے فضا سے زمین پر حملے کے  
 لئے ریل گاڑیاں بڑی پیمانے والی ہانڈاری کا نشانہ بن گئی ہیں اور ۱۳ ستمبر  
 کو پاک فضا نیے نے اس طرح کے ایک بدھ پر قابل ذکر کارروائی انجام دی  
 وہم ہنرمند کے اسکو اڈن ہڈر کی ۱۰۰۰ کی قیادت میں چار سیر فلاشٹ  
 اینٹینٹ علیہ الامن اللہ اور منظور کے ساتھ صبح کے وقت بارہا نہ طرز کا دوسرا  
 گشت کر رہے تھے انہوں نے ابھرتے ہوئے سورج کی پہلی کرن کے ساتھ  
 تار وال سیکڑ میں دشمن کے بہت سے ٹینکوں اور توپوں کو اڑا دیا تھا۔ صبح ۱۰ بجے

جب سیکڑ میں محسوس ہوا تو ہندوستانی فوجی قافلے کا ایک سیر

ستہ





بجے ہٹا دیے اور اس پورے علاقے پر بہت نیچے پرواز کرتے ہوئے ہزاروں سیریلار سے ایک ٹرین پر جانچے جہاں انہوں نے خود کو درختوں میں تقسیم کر کے کھائے بغیر اس مقام سے ہٹ جانے کا فیصلہ کیا کیونکہ اسکوڈون لیڈر اسد نے دیکھ لیا تھا کہ یہ ایک مسافر ٹرین ہے۔

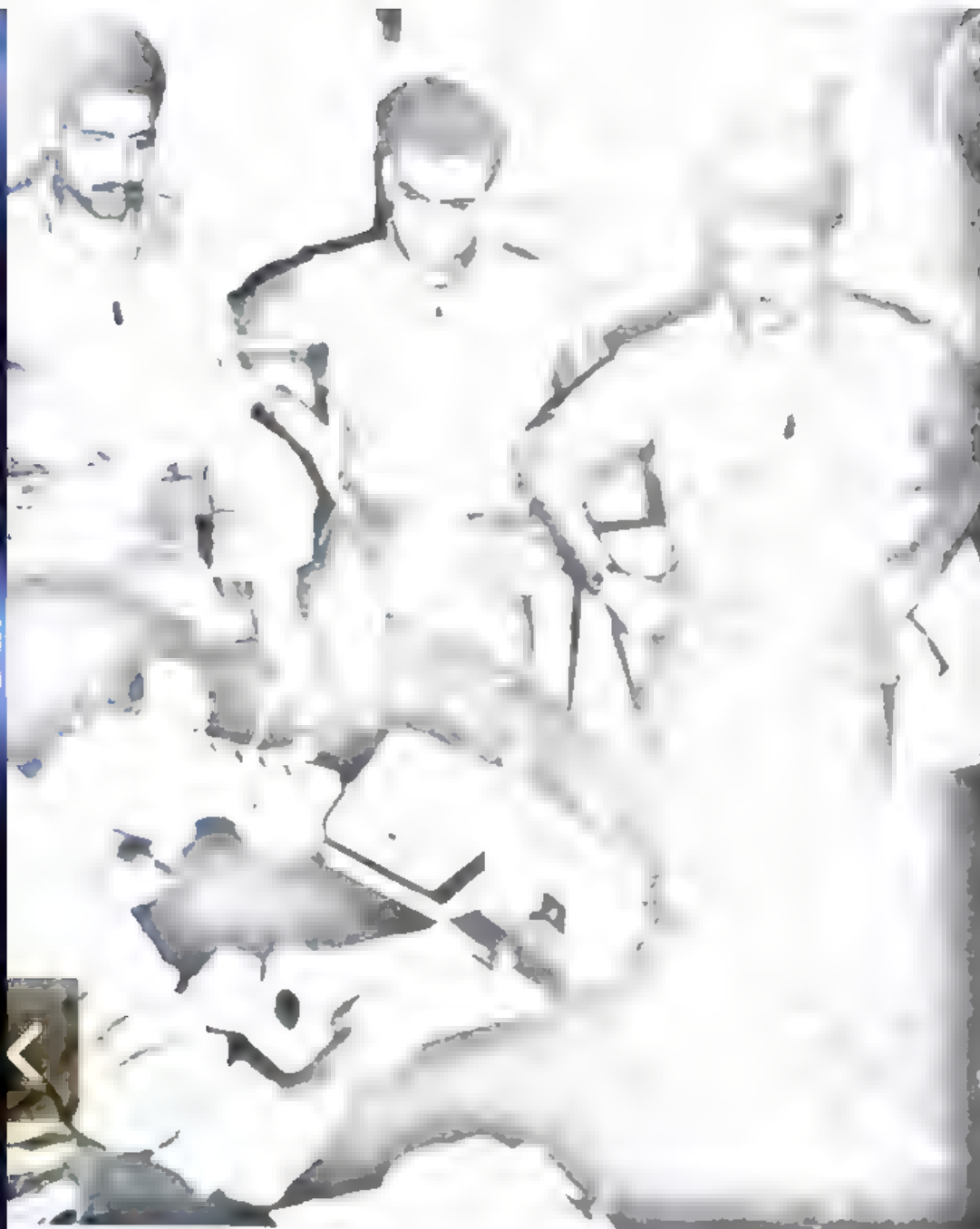
صبح کے کچھ گھنٹوں میں اپنے تئیں طاقت کی آخری حد پہنچ کر جہاں سے چٹا ٹوٹ جانے سے دور سے نظر آ رہا تھا چاروں سیریلار سے طاقت میں ہندوستانی فوج کی سرگرمیاں تاش کرتے ہوئے کوروا سیو رشتہ کی طرف رخ رہے تھے۔ گوروا اس پورے علاقے میں اسٹیبل کے مال کاڑیوں کے بارے میں پاک فضائیہ کو ایک عمدہ موقع مل گیا اور مال کاڑی کے ڈوبوں کی ایک طویل قطار۔ سیریلاروں کے محسوس کھوپڑیوں نے یونیٹیں اور جہاز سازوں نے آج انہوں نے اپنے جہاز کا ڈیڑھ گھنٹہ پرے اسکوڈون لیڈر اسد نے انہیں قریب سے آتی تھی پرواز کے ساتھ وار کیا کہ دھماکے سے اڑ جانے والے ایک ٹرک کے ٹکڑے ان کے طیارے پر گئے لیکن اس سے کوئی خاص نقصان نہیں ہوا انہوں نے اس منظر پر توجہ دینے والے دھوکے کی دیر تاہی چاروں میں غلط فہمی پھیل گئی۔ خود ہی محدود ہونے کی وجہ سے ان کا آخری موڑ پیچھے سے بہت نیچے آ کر آیا گیا۔ ان کے راکٹ کی ضرب نے شدید دھماکا پیدا کر کے ایک دھڑلے سے کھٹا دیا اور ان کا سیریلار دھماکے کے بعد دست و پا کرنے والی لہروں اور ہوائیے والے جگہ میں گھر گیا۔ یہ دھماکا اتنا شدید تھا کہ سر کے جھریک دو سرے سیریلار سے بھی ہوا بازوں کے کنٹرول سے نکلنے محسوس ہو رہے تھے۔ اسکوڈون لیڈر اسد کے پاس اس سے پہلے کی کوئی امید نہیں تھی۔ پاکستان کی سرحد سے صرف ۱۲ میل دور یعنی ڈیڑھ گھنٹہ کی پرواز پر انہوں نے آواز دی "میرے کاک پٹ میں دھواں بھر گیا ہے" اسد نے اپنے غم کو دیکھ کر غم کی سمت لے جانے کی کوشش کی ایک لمحہ بعد انہوں نے "اب سب ٹھیک ہے" لیکن یہ ان کے آخری الفاظ تھے۔

اس کاظم ہے کہ اسد اپنے جلتے ہوئے سیریلار سے ایکٹ کرنے میں کامیاب ہو گئے۔ اور ہٹا دیے پرواز کرنے والے ان سیریلاروں کو جو اس علاقے میں موجود تھے نوزی حیدر نے احمد کی حفاظت کے لئے پہنچنے کی ہدایت کی اور بری فوج نے اپنے سینا ایل۔ ۱۰ طیاروں کی مدد سے دیکھنے تک اس علاقے میں اسکوڈون لیڈر اسد کو بچانے کی کوشش کی لیکن اسکوڈون لیڈر اسد زمین پر پہنچنے سے پہلے ہی جاں بحق ہو چکے تھے اور عام طور پر یہی سمجھا جاتا ہے کہ ان کو اس وقت گولی مار دی گئی جب وہ بے بسی کے ساتھ فضا میں پھرتے تھے۔ معلق تھے۔ اگر وہ زمین پر نہ پہنچ جاتے تو دنیا کی کوئی طاقت ان کو زندہ بچا نکلنے سے روک نہیں سکتی تھی! یہ ایک نصیب کے ایک بیڑی اور انتہائی مقبول افسر کی شہادت پر اسکوڈون لیڈر اسد کا مناسب ترین الوداعی کلمہ ہے۔ اسکوڈون لیڈر اسد کو ان کی بے مثال قیادت اور شجاعت پر بعد ارمگ متادہ حیرات حاکم کیا گیا۔

بری فوج کی پشت پناہی کے لئے فوجی کارروائی میں یہ دھمک خیزہ کا واحد نقصان تھا۔ بری فوج کی پشت پناہی کے لئے سیریلار ۹۰ کی طرف سے ۱۰۰ کارروائیوں میں اس دھمک سے ۱۰۰ سے زائد ملے گئے۔ فضا میں پاک فضائیہ کو بری حاصل ہونے کے بعد صرف سرگودھا کے سیریلاروں نے بری فوج کی پشت پناہی کے لئے ہزاران تیس سے پالیس پروازیں کیں۔ پاک فضائیہ کے اصل منصوبے سے کہیں زیادہ بری کارروائی تھی۔ اس منصوبے کے مطابق پاک فضائیہ نے بری فوج کی عملی حالت کے لئے زیادہ سے زیادہ ایک سیریلاروں کا اندازہ لگایا تھا اس کاوش کو برقرار رکھ کر ان کا ہمتا لیکن پاک فضائیہ کے زمین میں نے اپنی ہمت اور ہمت سے ایف۔ ۱۰ اسٹراٹجک فورس کو اس اعلیٰ میاں کی سرگرمی کے لئے مستعد رکھا۔

زمین پر ان حملوں کے دوران سرگودھا کے قریب پڑوسی اسکورچ آئی ٹرک اس کے باوجود پڑوسی ایف۔ ۱۰ میں منت گزارنے سے فائدہ پہنچا۔ سیریلار کے وسط میں جو تہہ کے سرگرمی کی طرف سے گئے تھے جس کے لئے سرگودھا نے سیریلار راکٹ ٹین اور گولہ بارود کے علاوہ دو سو گیلن والے امریکن مل ڈراپ ٹینک بھی لے جانے تھے۔ ۱۰ ستمبر کی شام کو یہ گولہ سیریلار میں ہی ایک جہم کے دوران ہندوستانی فوج کے ٹرکوں پر اسے آری نے میں دھمک کا تہہ مسعود سکندر کے ایف۔ ۱۰ کے دائیں رخ کے وائے اسکورچ پیل یہ ایک گولی، سٹیل گج جو کنوپی کے دوسری طرف سے لگا اور دھمک کا تہہ مسعود اس سے بال بال بچ گئے زمین پر خود ہی غلاب جھلے کی وجہ سے ان کے جیوٹ کا مغربی نقاب اٹھا جو اس وجہ سے چھٹک اور شیشے کے ٹکڑے جھوٹے زرے ان کی آنکھوں اور پیروں میں گھس گئے ان ذروں، دھواں اور پتے ہوئے خون کی وجہ سے تقریباً ساری سے لوم ہو جانے کے باوجود دھمک کا تہہ سکندر اپنا سیریلار گولہ داروں میں کھینچ کر گئے جہاں انہوں نے اسے حفاظت کے اسرار کیا۔





نیچے، سرگودھا ونگ نمبر ۴۴ نے  
سیر ہمدان کی زد میں آکر تباہ ہوئے وہ انڈیا  
کا ایک سے پر ایس۔ ۱۴ ٹینک، ساتھی  
کی قسم پر ہی انٹیشن کی ہڈی سرگودھا گارڈ پکین  
ختم ہوئے پہنچے ہوا۔ دل سے جھٹکی رو دلوں  
سنتے ہیں۔

واک، ہیڈ برکلیس کے ہی ہم چہ اقوت  
سے این۔ ۱۴ انٹیمٹ ہمدان نے ۱۹۷۵ء  
کی جنگ میں دل درمیان کے سیلے انڈین  
نہروں کی جڑی ضد مست کی۔ ایسا ہی ہر وقت ہے  
کہ چند سال پہلے ہی ملے کے مد سے زیادہ جوش  
کہ دو سے انڈین یزورس کا ایک سے این۔ ۱۴  
دہلی کے گریپ اپنی ہی "دین" دین سے  
لغز سے لغز میں مار کرنے والے (باوریلو)  
کا نیشنل میزاق کا شکار ہو گیا۔



دسمبر کی چوڑھ اور سب کے درمیان زمین سے ہونے والی شدید ٹکڑ  
باری بھی پاک فضائیہ کے سپر طیاروں کی اسٹراٹجک فورس کو دشمن کے ۱۰  
ٹینک ۱۴۰۰ فوجی گاڑیاں اور دو توپیں تباہ کرنے سے روک سکی۔ تباہ کی  
جانے والی ۲۰ موٹر گاڑیاں ایک تانے کی شکل میں سبھا، اجپور روڈ پر تھیں  
اگلے دن جب دشمن چوڑھ اور سب درمیان میں برسرِ پیکار ہوا۔ تو پاک فضائیہ  
کے ضربی طیاروں نے مزید ۱۰ ٹینک ۲۰ موٹر گاڑیاں اور ۱۲ مد توپیں تباہ  
کر دیں۔ ان کارروائیوں کے دوران ہندوستانی فوج نے پاک فضائیہ  
کے زیرِ استعمال پراجیکٹائل (الٹرا ہائی فریکٹنسی) پروازنگ وی کرینٹ  
طیارے تمہارے عقب میں پہنچ گئے ہیں یا یہ کہ تم پاک فوج کی گاڑیوں پر حملہ  
کر رہے ہو؟ ایک درخت کے نیچے ہندوستان کا ایک رابطہ طیارہ چھپا ہوا  
نظر آیا اور جیسے ہی ایف ۱۶ طیاروں نے اس کے پرچے اڑائے یہ پیغام آتا  
اچانک بند ہو گیا۔

اگلے دن کے دوران پاک فضائیہ کے سپر طیارے دشمن کے پندرہ  
ٹینکوں کا قبرستان بن جانے والے محرک چوڑھ میں اپنا فیصلہ کن کردار ادا کرتے  
رہے۔ ایک دو پروازوں کے باوجود انہیں اندر فورس اس کا ردِ وائی مسیون  
مداخلت سے ماری تھی۔ اور اس کا ثبوت اس امر سے بھی ملتا ہے کہ پاک  
فضائیہ کی اسٹراٹجک فورس کا دشمن کے کس طیارے سے سامنا نہیں ہوا۔ جو  
بندھن میں ہوئیں ہی تو وہ ۱۹ ستمبر کو جوئیں اسکواڈرن لیڈر عظیم داؤد پوتا کی  
قیادت میں اہر دیا گھوٹ کے علاقے میں ہندوستانی بکتر بند دستوں پر  
حملے کے دوران جب چاروں سپر پراجیکٹائل تمام اسلحہ صرف کر چکے تو انہیں  
اندرونی فورس کے ۴ ٹینٹ طیاروں نے سپر طیاروں کو روکنے کی کوشش کی۔

جنی پر وائزر راڈ اور رابطے کی مشکلات کے باوجود پاک آرمی کی اگلی  
صفوں کے ایئر کنٹرول نے سپر طیاروں کو دشمن کی مداخلت کی مقررہ اطلاع  
دی اور اسکواڈرن لیڈر داؤد پوتے نے اپنے ساتھیوں کو فوراً بائیں سمت مائل  
جانے کی ہدایت کی وہ بتاتے ہیں کہ

”ہم نے ڈراپ ٹینک گرا دیئے اور میرے غبر ۳ اور غبر ۲ نے  
ٹینٹ طیاروں سے تیزی سے بچ نکلنے کی کوشش کی لیکن اس سے پہلے  
وہ نکل پاتے میرے غبر ۲ فلائٹ لیفٹنٹ احمد کے طیارے کی دم پر ایک  
ٹینٹ کی ۲۰ ایم ایم توپ کی ضرب لگی۔ خوش قسمتی سے فلائٹ لیفٹنٹ احمد  
اپنے سپر کراؤسے پرواپس نے آئے عین اس وقت میں نے دیکھا کہ دو  
ٹینٹ دائیں طرف ہٹ رہے ہیں میں دشمن کے دوسرے طیارے کے  
عقب میں پہنچنے کے لئے پلٹ چکا لیکن وہ میرے سپر کے متابعے میں بہت  
تیز تھا میں کچھ دیر تک چھپا کرتا رہا لیکن آخر وہ نکل گیا۔ میرا غبر ۲ فلائٹ  
لیفٹنٹ سبغ الا عظم پیسے ہی فارمیشن سے رابطہ کھو چکا تھا۔ وہ ایک  
ٹینٹ کے عقب میں پہنچے میں کامیاب ہو گیا اور اسے مار گرایا اس کا پانچٹ  
فلائٹ لیفٹنٹ مایا دیو ایکٹ کر گیا اور ہمارے دستوں کے ہاتھوں گرفتار ہوا۔

اور جیسا کہ بعد میں بت چلا اس معرکے میں دونوں طرفوں کا غرور رہی  
رہا۔ کیونکہ جب فلائٹ لیفٹنٹ احمد اپنے تباہ حال سپر کو روک دھالے کر پیچے  
تو وہ کنٹرول کو جواب دینے میں ناکام رہا اور اچانک رک کر دن دسے کے  
آخری سرے پر ۲۰ فٹ کی بلندی سے زمین پر گر پڑا۔ جیسے ہی ایف ۱۶ میں پر  
گزر کر دھالے سے لیٹا فلائٹ لیفٹنٹ احمد اس سے باہر جا گئے اور ابیں  
اپنے ہی طیارے کی اندھا دھند فائرنگ کے درمیان بچا گیا وہ ایک یادو  
دن بے ہوش رہے لیکن آخر صحت یاب ہو گئے۔ ۱۹ ستمبر کو پاک فضائیہ کی  
کامیابی میں ایک ٹینٹ کے علاوہ ۱۹ ٹینک اور ۲۰ موٹر گاڑیاں شامل تھیں۔

اس فضائی معرکے کے بارے میں ہندوستانی رپورٹ یہی کہ ٹینٹ  
طیارے اسکواڈرن لیڈر ڈینزل کیور کی قیادت میں فلائٹ آفسیروائے اور  
غبر ۲ کی حیثیت سے فلائٹ لیفٹنٹ وی کا پیلا بطور سب سیکشن لیڈر اور  
غبر ۲ کی حیثیت سے فلائٹ لیفٹنٹ مایا دیو کے ساتھ چوڑھ کے علاقے میں  
ہندوستانی فوج کی پشت پناہی کے لئے جانے والے چار سپر طیاروں کی  
رہنمائی کے پابند تھے اچانک مایا دیو نے واژنگ دیتے ہوئے بنا یا کہ پر  
پاکستانی سپر طیارے میسر ہو کر کرنے کے لئے آ رہے ہیں ٹینٹ کے چاروں  
پائلٹوں نے اپنے بائیں ہاتھ پر طیاروں کو دیکھا جو ہزار فٹ کی بلندی پر تھے  
ڈینزل کیور اور اس کے پائلٹ سطح زمین سے صرف ۳۰ فٹ کی بلندی پر تھے  
لیکن انہوں نے بائیں طرف بلند ہوتے ہوئے مڑنا شروع کر دیا اور انہیں ٹھنڈے  
کمانڈر نے کا پیلا کو ہدایت کی کہ وہ قریبی طیارے پر گرفت حاصل کرے۔

ہندوستانی یہ کہتے ہیں کہ سپر نے بچ نکلنے کی کوشش کی لیکن اس کے  
باوجود ٹینٹ اس کے عقب میں جا پہنچا اور اس کے بعد ہندوستانی ہوا باز  
نے اپنے ڈراپ ٹینک گرا کر فائرنگ پوزیشن لینے ہوئے فاصلہ کرنا شروع  
کیا تقریباً پانچ سو گز پہنچ کر ٹینٹ نے پہلا برسٹ مار کیا جو ٹینٹ سے بر  
لگا کبا جاتا ہے کہ اس کے بعد سپر کی رفتار رست پڑ گئی اور کا پیلا نے تین سو کر  
کے فاصلے سے پھر فائر کیا۔ ۳۰ ایم ایم کی توپ سے کافی فاصلے کی ساری  
ضی۔ کا پیلا اس بات کو تسلیم کرتا ہے کہ اس نے ایف ۱۶ کو زمین پر لڑتے ہوئے  
نہیں دیکھا مگر کیور اور اس کے پیچھے تھے اور مایا دیو نے سپر کے ہاتھ  
کا نظارہ کیا۔ کا پیلا کے دوسرے رست پر سپر پڑا اور زمین پر لڑتے ہی ٹینٹ  
ٹی کیور نے کا پیلا کو آواز دے کر اس قتل کی توثیق کی۔

لیکن حقیقت تو یہ ہے کہ فلائٹ لیفٹنٹ احمد کا سپر زمین پر لڑنا اگر اس  
وقت تک نہیں جب تک کہ وہ سرگودھا واپس نہیں پہنچ گیا۔ لیکن ہندوستانی  
رپورٹ میں یہ نہیں بتایا گیا کہ پانچٹ غبر ۲۰ فلائٹ لیفٹنٹ وی ایم یلادو  
کس طرح ۱۹ ستمبر کو تھیل قیدیوں کی صف میں شامل ہوا۔ ہندوستانی رپورٹ میں  
مزید دعویٰ کیا گیا ہے کہ اسکواڈرن لیڈر کیور نے اس فارمیشن کے ایک اور سپر کو  
بھی مارا یا دعویٰ کے مطابق اس سپر کو بھی بچی سوکر کے فاصلے سے مار گرایا تھا  
یہ ایک شاندار نشانہ بازی ہی کہی جاسکتی ہے سپر کو زمین پر لڑنے کے لئے



صرف دو برس ہی کافی تھے اور سب کو ضرب لگانے کے بعد ہی کیور کو سس جہاں وہ درختوں کے اوپر اڑ رہا ہے۔ اس ہندوستانی دہلی سے تعلق صرف ایک مسئلہ ہے اور وہ یہ کہ پاک فضائیہ کے ریکارڈ کے مطابق اس تاریخ میں کوئی اور سبھراہہ ہی نہیں ہوا یہ اسی طرح کے ممکن شواہد تھے جس کی بنا پر ہندوستانی پرمیٹکس کے ذریعے ہیٹ کو فائنل سبھراہہ سیکرٹین کا نام دیا گیا۔

سرکوبچہ کے بعد جو جنرل چوہدری کی انڈین آرمی کے لئے کوئی اسٹیشن ثابت ہوا ہندوستان نے اقوام متحدہ میں غیر مشروط جنگ بندی کے لئے لیٹے کیس کی وکالت کی پاکستان نے یہ کہہ رکھا کہ ساتھ اسے قبول کر لیا تاکہ دنیا کے سامنے یہ ثابت ہو سکے کہ پاکستان امن کی راہ پر چلنے کا عزم رکھتا ہے لیکن عین اس وقت جب جنگ بندی کے معاہدے پر بات چیت ہو رہی تھی انڈین آرمی نے ایک چھوٹی سی فوج کے مقابلے میں اپنی شکست کے بعد نارنگ کو دھونے کے لئے آخری کوشش کے طور پر ۲۱ ستمبر کو لاہور اور کیم کون میں ایک زبردست حملہ کیا۔ حالانکہ ہندوستان غیر مستحکم زیر عمل آنے والے جنگ بندی کے معاہدے کے اطلاق میں بندہ کھینے کی مہلت اس لئے طلب کی تھی تاکہ وہ اپنے تمام دستوں کو اس کی اطلاع کر سکے لیکن پاکستان میں یہ اچھی طرح سمجھا جا رہا تھا کہ ہندوستان یہ مہلت اپنے آخر وقت کے حملوں کے لئے استعمال کرے گا۔

ایک بار سبھراہہ آریل ہیر کے پار لاہور کی سمت پیش قدمی میں ناکامی کے بعد ہندوستانی فوج ۲۱ ستمبر کو اپنی بھاری توپیں جتوا اور ۱۱ مارے کے درمیان سے آئی تاکہ سو باؤں دار حکومت لاہور پر انتہائی گورباری کی جائے اس جنگ کے آخری دنوں میں پاک فضائیہ کا مقصد ان بھاری توپوں کو غیر موثر بنانا تھا۔ پاک فضائیہ نے ان توپوں کو خاموش کرنے کے لئے اپنے حملوں کا آغاز سرگودھا کے ونگ نمبر ۳ کے آٹھ سبر طیاروں کے حملے سے کیا۔ چار سبر طیارے جن کی قیادت اسکواڈن لیڈر راؤ دھنیا کر سہے تھے راکٹوں سے لیس تھے اور فلائٹ لیفٹنٹ امان کی قیادت میں تھیں چار نیپام کم سے مسلح تھے۔ اس موقع پر دشمن کی توپوں کی ٹھیک ٹھیک نشانہ دہی کرنے کے لئے پاک آرمی کے توپ خانے نے ہنزدھوئیں کے گولے استعمال کئے اور دھوئیں کے جعلی اشاروں اور آرائی پر دھوکہ دینے والے پھیلاؤ کے باوجود پاک فضائیہ نے بالکل ٹھیک ٹھیک نشانہ لگائے اور بہت کامیاب حملے کئے اس دن عین ۲۱ ستمبر کو سرگودھا کے سبر طیاروں کے چار اور حملوں کے بعد پاک فضائیہ نے دشمن کی درمیانی درجے کی ۱۵ اور ۵ بھاری توپوں کے ساتھ دو وڈ ٹینک اور کئی موٹر گاڑیاں تباہ کر دیں۔ ۵ بجے کے بعد ہی اس میں سبھراہہ سرفراز احمد خان نے ۱۱ مارے کے اطراف ان کامیاب حملوں پر اسکواڈن لیڈر راؤ دھنیا کو مبارکباد کا پیغام بھیجا۔

سرگودھا کے ایف ۵ طیاروں نے گڑو۔ ڈی سیکٹر میں بھی دن کے وقت پشت پناہی کی کارروائی کی اور اس میں دشمن کے ۳ ٹینک ایک

دست بردار گاڑی اسکو کے چار ٹرک اور دیگر گاڑیاں تباہ کر دیں۔ پاک فضائیہ نے ۱۱ مارے۔ واک اور کیم کون میں قریبی پشت پناہی کا سلسلہ بحال کیا تو ہندوستانی توپ خانے پر دات بھر شدہ بمباری کا عمل جاری رہا یہ دہی علاقہ تھا جہاں ونگ نمبر ۳ نے ۲ ستمبر کو زمینیں حملوں کا آغاز کیا تھا اور اب اس کے پائلٹ آخری مرحلے میں بھی وہاں موجود تھے انہوں نے اپنی فہرست گردن زنی میں مزید پانچ ٹینک اور ۱۲ موٹر گاڑیوں کا اضافہ کر لیا۔ ۲۱ ستمبر کو ہندوستانیوں کی طرف سے کیم کون پر قبضہ کرنے کی آخری کوشش بھی پاک فضائیہ کی مدد سے ناکام بنادی گئی اور اس کا ڈوائے میں ہندوستان کو مزید وڈ ٹینک ایک درمیان درجے کی توپ اور کئی وڈ موٹر گاڑیوں سے ہاتھ دھونا پڑا یہ شکار کرنے والے ہی سرگودھا کے سبھراہے۔

ہیران کن حقیقت ہے کہ جنگ کے آخری دن جب دشمن بی آریل پر راست صاف کرنے کے لئے مزید ٹینک لے آیا تو پاک فضائیہ نے سپرے کے مقابلے میں قریبی پشت پناہی کی سب سے زیادہ پروازیں کیں جن کی کل تعداد ۸۰ تھی اور جن حملوں کے مطابق ان کارروائیوں میں پاک فضائیہ کو کوئی نقصان نہیں اٹھانا پڑا حالانکہ پاک آرمی کی توپوں نے کیم کون پر ڈھیر ایر فورس کا ایک جنرل مار گرایا اس کا پائلٹ ہندوستانی جنرل کا جیٹا فلائٹ لیفٹنٹ کری اپا تھا جسے پاکستانی دستوں نے قیدی بنالیا وہ پاکستان میں گرفتار ہونے والا ساتواں اور آخری ہندوستانی پائلٹ تھا۔ ہندوستانی کے کارروائیوں نے میں مدد دینے کے لئے پاک فضائیہ کے ۲۱۔ ۵۰ طیاروں نے ۱۱ مارے سیکٹر پر دن کی روشنی میں ایک کارروائی کے دوران ایک ہزار پونڈ کے ۲۸ بم گرا کر درختوں اور بھادڑوں کی آڑ میں چھپے ہوئے ہندوستانی بکسز مند اور موٹر گاڑیوں میں سے ۲ ٹینک اور ۲ موٹر گاڑیاں تباہ کر دیں۔ سبر طیاروں کی کارروائی سے ہندوستان کی گاڑیوں کو پہنچنے والے نقصان کے علاوہ ۵ اپنی دشمنیوں سے ساڑھے تین لاکھ کمپوں کی بارش سے ہندوستانی دستوں کو سخت جانی نقصان اٹھانا پڑا ہوگا۔

رات ۱۱ بجے ۲ منٹ پر پاک فضائیہ نے ۱۹۶۵ء کی جنگ میں اپنی آخری پرواز کی اور یہ جنگ سرکاری طور پر دھماکہ جنگ بندی کے نفاذ کے ساتھ ۲۰ ستمبر کی تاریخ میں طلوع سے پہلے ۳ بجے شب ختم ہوئی اس جنگ میں کامیابی کے لئے ونگ نمبر ۳ کے چار ماہم اداکین کو ستارہ جرات عطا کیا گیا۔ اسکواڈن لیڈر راؤ دھنیا اور فلائٹ لیفٹنٹ سید منصور الحسن ہاشمی ان اللہ خان اور سیف المظہم تھے۔ جنوب کے دور دراز علاقے میں بری فوج کی عملی امداد کے لئے سبھراہہ ایک چھوٹی سی فورس نے اسکواڈن لیڈر اسے لے کر صاف کی قیادت میں ماری پور سے پرواز کر کے ۳۳ بارراہستان میں ہندوستانی فوج کے خلاف کچھ کامیابی کے ساتھ کارروائی کی اس میں ۳ ٹینک اور ۵ موٹر گاڑیوں کو تباہ کرنے یا نقصان پہنچانے کے علاوہ دشمن کی تیاریوں اور ذرائع مواصلات میں خلل ڈالنے کی کوشش

بھی شامل ہے ماری پور کے سیرابیت - ۸۶ طیاروں کی کارروائی جو زیادہ تر حربی گشت اور فضائی دفاع کے لئے تھی مجموعی طور پر ۱۶ پروازوں پر مشتمل تھی مغربی پاکستان کے شمال میں اسکواڈرن نمبر ۱۹ نے ساری جنگ کے دوران جو شیٹے فوری حیدر کی قیادت میں بری فوج کی پشت پناہی جاری رکھی اور ۵ پروازیں کیں۔ یہ ستمبر کے بحرانی واقعات کے بعد اسکواڈرن ۱۹ کی جوابی حملوں کے لئے چند پروازوں کے علاوہ جن کا ذکر اگلے باب میں بیان کیا گیا ہے زیادہ تر کوشش حربی گشت کے بجائے زمینی حملوں اور فضائی دفاع کے لئے مخصوص رہی اسکواڈرن کو اس کا بھٹا ایر میڈ کوڈر بتاتا تھا لیکن حکمت عملی کی تفصیلات پورٹ کمانڈر نے کرتا اسکواڈرن ۱۹ نے سبھی پرواز کے ساتھ ہفت پر پینچ کر سب سے زیادہ شدید زمینی فائر کا رخ کر کے اپنا ہفت تلاش کرنے کا طریقہ اختیار کیا تھا۔

پشاور کے دیگر اسکواڈرن نے بھی ہندوستانی طیارہ شکن توپوں کی گولہ باری کو کافی شدید پایا لیکن یہ موثر نہیں تھی۔ اس لئے جلد ہی سدرہ جٹے کی قدر کھو بیٹھی۔ اس اسکواڈرن کو زمینی فائر کے زیادہ تر پھیلے اسلحے سے کم از کم ۲۱ بار ضرب لگی لیکن پاک فضائیہ کے سیر پونٹوں میں نمبر ۱ اس اعتبار سے منفرد ہے کہ اس نے جنگ کے دوران اپنا ایک بھی طیارہ نہیں گنوا یا اور اگر اس کی کارروائیوں کو سامنے رکھا جائے تو یہ اور بھی اہم ہو جاتا ہے اس اسکواڈرن کو پوری جنگ میں دشمن کے ۴ طیارے تباہ کرنے و کون نقصان پہنچانے کے علاوہ ۱۰ ٹینک بر باد و ۸ کون نقصان پہنچانے کے ساتھ ۲۰ فوجی گاڑیوں ۱۰ توپوں کی تباہی اور ۱۲ گاڑیوں کو نقصان پہنچانے کا اعزاز حاصل ہے۔

اس کی قریبی حمایت کی کارروائیوں میں ۸ ستمبر کو ہندوستانی مقبوضہ کشمیر کے علاقے میں چٹا کوٹ کے قریب رام گڑھ ٹاسے کی کارروائی خصوصیت کی حامل ہے اس مرحلے پر اسکواڈرن ۱۹ نے ہندوستانی بکتر بند گاڑیوں اور ایندھن فراہم کرنے والی گاڑیوں کو صرف اپنی گنوں سے نشانہ بنایا۔ راکٹ سے حملہ کرنے کے لئے ہفت سے حملہ آور کا فاصلہ سو زون بنتا لیکن اس سے قبل کرات کی بمباری کے لئے بی۔ ۵ طیاروں کو وہاں طلب کرنے سے پہلے یہ اسکواڈرن جگہ خالی کرتا اس کی ۵ اپرچ کی براؤننگ مشین گنوں

نے خاصی تباہی پھیلادی تھی اور ایک موقع پر اسکواڈرن ۱۹ کو یہ بھی معلوم ہو گیا کہ راکٹ ختم ہو جانے پر براؤننگ مشین گن بھی ٹینک شکنی کے کام آ سکتی ہے بشرطیکہ اسے پنی آتی اور دیگر ایونیشن کا مسلسل ٹھیک ٹھیک نشانہ بن جائے اور انھیں راکٹوں رکھنے والا انعام جو ٹینک کی مال کے غضب میں ہوتا ہے سہاری گولیاں ٹینک کو ٹنڈا رکھنے والی حفاظتی بیسٹ میں گھس کر ایندھن میں جھاگ پیدا کر کے انجن کو آگ لگا دیں گی اس طریقہ پر عمل کرتے ہوئے اسکواڈرن نے کئی ٹینک تباہ کئے۔

پشاور کے اڈے سے اسکواڈرن ۱۹ کے لئے فاصلے کی طوالت ایک قائم دائم مسئلہ تھا اور محدود ایندھن کے ساتھ زیادہ تر ہندوستانی ٹھکانوں پر صرف ایک ہی جھپٹ کے ساتھ حملہ کیا جاسکتا تھا۔ زانا امن کی سرگرمیوں میں کوئی بھی سہرہ طیارہ سو پونڈ ایندھن کے ساتھ پہلے اترنے کے لئے زمینی قوت طلب کر سکتا تھا ملائکہ یہ ایندھن بھی اڈے کے تین یا چار میٹر گانے کیلئے ہی کافی ہوتا ہے۔ سہرہ طیاروں میں ایندھن کی سطح بتانے والے آلات کی آزمائش کے بعد فوری حیدر نے یہ ثابت کر دیا کہ سیر میں سو پونڈ تک ایندھن کے ذخیرے کا صحیح صحیح اندازہ کیا جاسکتا ہے اور ضرورت پڑنے پر اس سے بھی کم مقدار ہین کی سطح معلوم کی جاسکتی ہے۔ جہازوں کے آغاز کے بعد ہین کے مقام کے پیش نظر اگر ضروری سمجھا گیا تو تیلروں کے واپس اترنے کے لئے ایندھن کی کم سے کم حد ۵ سو پونڈ رکھی گئی جو پانی اڈے کے اور ضرورت پڑنے پر صرف ایک جھپٹ کے لئے کافی تھی لیکن کئی مواقع پر کافی ایندھن کی دہ سے پشاور کے سیر طیاروں کو سرگودھا اترنا پڑا تاکہ وہاں سے ایندھن لے کر اپنے اصل اڈے پر واپس پہنچ سکیں۔

زمینی حملوں کے لئے پابند دیگر سیر پونٹوں کی طرح اسکواڈرن ۱۹ کو بھی جنگ کا ناقص قریب آتے ہوئے اپنی قریبی پشت پناہی کی سرگرمیوں میں تدریج اضافے کا احساس ہوا۔ وہ ایک دن میں ۱۹ پروازیں کر رہا تھا۔ ۵ ستمبر کو ہندو سیر طیاروں نے ماری پور ٹینکوں اور توپ خانے کے اجتماع پر سہرہ حملوں میں حصہ لیا اور انہوں نے اپنے راکٹوں کو ایک ساتھ قاذو کر کے تین ٹینک ایک دہر فوجی گاڑیاں تباہ کر ڈالیں لیکن ہفت کے اطراف ہندوستانی ایک فائر اسٹینڈ یہ تھا کہ حملہ ختم کرنا تھا۔

# ہندوستانی فضائیہ کی شبینہ یلغار کا جواب

مجموعہ کو تباہ کن نقصانات اٹھانے کے بعد ہندوستانی فضائیہ نے پاک فضائیہ کے ٹوہوں پر ہونے والی مدد میں جھکی جھکی کرشمات کی بجائے اس کے بجائے شین ایئر فورس نے اپنے تقریباً ساٹھ سو کینبرا ۱۵۰۰ طیاروں کی مؤثر قوت کو پاکستانی بحران اڈوں اور دیگر فوجی عسکری اڈوں پر مشتمل چند شہری علاقوں پر طویل شبینہ حملوں سے اپنی جوابی کارروائی کی کرشمات میں مصروف کیا۔ حقیقت تو یہ ہے کہ ۹ ستمبر کے بعد صرف تین راتوں کے علاوہ انڈین ایئر فورس کے کینبرا طیاروں نے ہر رات مغربی پاکستان کے ہوائی اڈوں پر مسلسل حملے جاری رکھے۔

لہذا یہ بھی حقیقت ہے کہ پاک فضائیہ اپنے ۱۰۰ طیاروں کے ذریعے تین پہلے ہوائی حملوں کا دباؤ ڈالتے ہوئے اپنی قوت کو ضائع ہونے سے بچانے کے لیے کسی حربہ استعمال کر رہی تھی۔ دونوں طرف سے رات کے حملوں میں شدت کی وجہ یہ بھی تھی کہ دن کے پیچیدہ ماحول کے مقابلے میں دونوں طرف سے ہوا بازی محروم رات کے وقت مؤثر دفاعی نظام کی سہولتوں سے محروم کے مسائل سے دوچار تھے۔ دونوں میں سے کسی کے پاس بھی دست کے اندھیرے میں مؤثر کارروائی کے بل کا کامیاب موجودہ نہ تھے۔ خاص طور پر پاکستان کے پاس جنگ کے آخری دنوں تک تو راتوں کی راتوں کے اوقات جاری جاری تھے جن میں تین دنوں سے جہاں کا وسیع اس موقع پر پاک فضائیہ زیادہ بلندی سے ہونے والے حملوں سے خودی منت منت ہے۔ تاہم یہی طیارے شین توپوں کے دھانے بند کر دیئے گئے تھے۔ لیکن توپوں کو کس حد تک گروہ سے ۱۰۰ میٹر سے لگا دیا گیا جب تک یہ خامی کافی نمایاں نہ ہو جاتی۔ مثلاً ۱۲ ستمبر کی رات کو جاری طیارے شین توپوں کی ایک بڑی سرگودھا پر نصب کی گئی۔ لیکن فائرنگ کی ہدایت دینے والے اڈوں کے ساتھ کام نہ کر سکا۔ جہاں تک زمین فائر کا تعلق ہے پاک فضائیہ کی طرف سے تمام ڈوہ پڑھینت ۱۵۰ طیارے شین توپوں میں سے سولہ سولہ توپوں کی چار بیٹریوں

کے ساتھ سرگودھا کا دفاع سب سے زیادہ سخت تھا۔ ماری پور تین بیٹریوں کی ۴۴ توپوں کے ساتھ دوسرے فائر پر تھا۔ ان توپوں پر کراچی کے دفاع کی بھی ذمہ داری تھی۔ اس کے بعد پشاور، سکس، دین، کورنگی، کریک، کراچی کے قریب ٹیکنیکل ٹریننگ کمرہ، دھوکہ، مشرقی پاکستان، پرمولہ توپوں کی ایک ایک بیٹری کی تعینات تھی۔

حالانکہ سرگودھا کا زمین دفاعی نظام اڈوں کی انتہائی کم ہیز زیادہ تر ملکی توپیں پر مشتمل تھا۔ لیکن ان کی فائرنگ کی شدت اتنی زیادہ تھی کہ چودہ راتوں تک انڈین ایئر فورس کے تقریباً مسلسل حملوں میں پیچھے ہٹنے والے صرف دو ہی ایئر فیلڈ تک پہنچ پائے۔ جنگ کے دوران معمول کے مطابق سرگودھا کے دوسرے میں ایسی لے۔ ایس (آپریشنز) ایئر کونڈور (علی ریٹائلیر، ریشل) جیم خان نے ایک رات حملہ دیکھا اور پاک فضائیہ کے اڈے پر چکر لگاتے ہوئے انڈین ایئر فورس کے کینبرا طیاروں کی آواز سنی۔ لیکن وہ پاک فضائیہ کے زمین دفاع کی آتش باری کے پرم سے گزرنے کی ہمت نہ کر سکے۔ اس کے نتیجے میں ہندوستانی فوج سے وہاں سے نکل گئے اور جتے ہوئے اپنے ہمارے چار پانچ میل کے فاصلے پر کوئی نقصان پہنچانے کی بجائے کھیتوں میں پیچھے گئے۔

اور یہ انڈین ایئر فورس کے کینبرا طیاروں کا معمول بن گیا۔ اندازہ ہے کہ انہوں نے سرگودھا کے اطراف ۱۰۰ میٹر گزرتے۔ ان میں سے صرف ہزار پونڈ والا ایک بم رن جسے کو نقصان پہنچانے کی ہیز انٹرکشن سے سرگودھا گرا۔ جبکہ دوسرا بم جو جنگ عظیم دوڑ کے زمانے کا چار ہزار پونڈ والا ہلکے بھر گواہ کے ایندھن کے مرکزی ذخیرہ ٹینک کے قریب گرا۔ اس ٹینک میں سولہ لاکھ گیلن شدید آتش گیر جیٹ ایندھن موجود تھا۔ لیکن پاک فضائیہ کی عوض قسمی سے ٹینک نشانے پر گرنے والے واقعہ پر پھٹ نہ سکا۔ پاکستانیوں کی طرح ہندوستانی فضائیہ بھی دوسری جنگ



عظیم کی فضل کے بر استعمال کر رہی تھی۔ اور زیادہ تر کینبرا اپنے اندر ملنی بوجھ بنائی  
ایئر فورس کے سابق چار ہزار پونڈ والے وہ بم بھی لے کر چلے گئے جو دراصل معرکہ  
برلن کے لیے بنائے گئے تھے۔

بیس سال پرانے یہ بم کافی ناقابل اعتبار تھے۔ لیکن اپنی دیگر مشکلات کے  
علاوہ ان حملوں میں انڈین ایئر فورس کو بد قسمتی کا سامنا بھی کرنا پڑا۔ مثال کے طور پر  
پشاور میں جہاں کینبرا برسات حملہ کر رہے تھے۔ سرگودھا کے مقابلے میں بہت زیادہ  
کامیابی حاصل ہوئی جہاں ایئر فیلڈ پر گرنے والا واحد بم چند گز کے فاصلے پر موجود  
ایک نقصان دہ کی ٹل بی۔ ۵ فورس کا خاتمہ کر سکتا تھا۔

یہ ۱۳/۱۴ ستمبر کی رات کا واقعہ ہے جب انڈین ایئر فورس کے کینبرا پشاور  
نے صرف ایک اور واحد حملہ کیا۔ ایئر فورس کے علاقے کو روشن کرنے کے  
لیے روشنی کے گیسے چھوڑنے کے بعد ایک کینبرا مرکزی رن وے پر دو سو گز  
کی سطح تک نیچے آیا اور اوپر اٹھ کر واپس چلے گئے۔ اس نے آخری سرے  
پر کھڑے ہونے پر پشاور کے پاس اپنا چار ہزار پونڈ والا بم گرا دیا۔ اس وقت  
پشاور کا آٹھ ہزار، لڑاکا اور برقی فوج کی مدد کے لیے مخصوص طیاروں سے ٹانجا  
تھا۔ ان میں دو تھکمبر ۲۱ کے مولہ کینبرا بھی تھے جو ایندھن سے بھرے تھیں  
سے لے کر ایک دوسرے کے شانہ بشانہ صف آرا تھے۔ ان کے

انڈین ایئر فورس نے پاک فضائیہ کے اڈوں اور فوجی ٹھکانوں پر طویل شبیہ بھاری کا  
مصدقہ رکھنے کے لیے اپنے ۶۰ کینبرا بی۔ ۵ جیٹ بمبار استعمال کیے۔ پاک  
فضائیہ کے اڈوں پر بم کے لیے کینبرا دوسری جنگ عظیم کی فصل کا سابق بھائی ۴  
ہزار پونڈ والا ایک بم لے جاتے تھے۔ اس تصویر میں انڈین ایئر فورس ایک بی۔ ۵  
کے نیچے خیز رہنے کے آخری سرے پر جتنی وارننگ ڈاؤن آؤٹ پیئر ۱۰ واضح نظر آ رہی ہے

عملے کے بہت سے ارکن جو ایئر فیلڈ اسٹراٹک سے واپس آئے تھے، قریبی  
خندقوں سے یہ سب کچھ دیکھ رہے تھے۔ اگر صرف ایک بی۔ ۵ بھی پھٹ جاتا  
تو پھر سب ہی کا کام تمام ہو جاتا۔ لیکن تقدیر کو کچھ اور ہی دکھانا تھا، اس لیے  
چار ہزار پونڈ کا بم ۶ ٹون رن حملے کے گنا سہ ہزار جہاں اس کا شہید تر تباہ کن  
افز قریب ہی واقع نرم زمین میں جذب ہو گیا۔ بم کی زد میں آنے والے مقام  
اور طیاروں کی قطار کے درمیان ایک چھوٹی عمارت بھی مٹی جس نے طیاروں  
کو اپنی آڑ میں لے کر بم کے دھماکے سے اڑنے والے ٹکڑوں کو ان تک پہنچنے  
نہیں دیا۔ قریبی خندقوں کی درازت اس واقعہ کو پیشہ وازندہ دھماکے کے ساتھ  
دیکھنے والے بی۔ ۵ حملے کے دو تھکمبر کینبرا بھی شامل تھے۔ وہ کہتے ہیں  
"اگر ہم دائیں جانب صرف دو سو فٹ ہٹ کر گرتا تو ہمیں زبردست آتش بازی  
دیکھنی پڑتی۔" مگر اصل یہ کہ ہم اپنی بی۔ ۵ فورس کی نصف قوت سے  
واقعہ دھو بیٹھے۔ اور شاید اس کے ساتھ پشاور پر تعینات ایف۔ ۸ کی نصف  
قوت بھی ٹھکانے لگ جاتی۔ لیکن حملے کے نصف گھنٹے کے بعد ہم رن وے  
پر بائیں طرف چلے گئے۔ ہمارے ہمارے کرنے کے قابل تھے۔

آل انڈیا ریڈیو نے دعویٰ کیا کہ اس حملے سے چالیس طیارے تباہ ہو گئے  
مگر حقیقت یہ ہے کہ اس سے ایک بھی طیارے کو نقصان نہیں پہنچا۔ پشاور کا کینبرا  
بھی چند گھنٹوں بعد قطعی طور پر استعمال کے قابل ہو گیا۔ اس حملے کے اثرات بی۔ ۵  
طیاروں کے حملے کے ایک رکن کو طویل شبیہ بھاری کے تباہ کن اثرات کے  
بائے میں سخت احساس دلایا۔ اسکو ڈرن لیئر بحیب کو گرد و غبار اور ٹل این۔ ۵  
کی بڑے سخت کوفت ہوئی اور اس نے ان کے دل میں ہندوستانی ہوائی فوج  
پر رات کے حملے جاری رکھنے کی ایک نئی اسٹاک پیز کر دی۔ ۱۹۶۵ کی س



ابو استسک باد کے لیے پشاور میں پاک فضائیہ کے میوزیم میں ایک بیٹھ بگنی  
 بون بنے۔ جس پر اس کی سی ایم ایم کے ۱۷ چار ہزار پونڈ ۱۹۴۳ء کو کندہ ہے۔  
 یہ بگنی لکڑی لکڑی جگہ کی عوامت کے طور پر تیر کا نشان بنا ہوا ہے۔ ہندوستان  
 میں بھی انڈین ایئر فورس کا ایک سابق گروپ کپٹن جے جے بائیس دن کی اس  
 جگہ کے دوران دشمن پر پاک فضائیہ کے تمام حملوں میں سے کم از کم ایک کے  
 بارے میں پیشہ ورانہ مہارت کا اعتراف ہے۔

ایک یادو حملوں کے علاوہ انڈین ایئر فورس کو تقریباً تمام کینبرا حملوں میں  
 کامیابی کے فقدان کی وجہ زیادہ تر یہی ہے کہ دشمن کے جہاز ہمارے ہدف پر  
 نشانہ بازی کے لیے پاک فضائیہ کی ہلکی لیاریہ ممکن تو ہوں گی نہ تو ہمارے ہاں  
 اسٹیشن میں پہنچے آنے سے گریز کرتے ہیں۔ یہی پرواز کے ساتھ پاکستان کی  
 مدد کے اندر داخل ہونے کے بعد جب وہ آخر کار ہزار فرٹ کی بلندی پر  
 گئے تو پھر اسی پر قائم ہے۔ حالانکہ انڈین ایئر فورس کے کینبرا جہازوں نے اپنے  
 اپنے جیسے کامیابیوں سے ہزار فرٹ کی بلندی سے کام کیا۔ لیکن ہتھیار ہائیڈروجن کے  
 بجائے مینوڈ کارڈ والی کی خاطر انہوں نے جلد ہی اپنی جہازوں کا طریقہ اختیار  
 کر لیا۔ ہمد کے اندر آنے والے طیارے ۱۵ ہزار فرٹ کی بلندی پر پاک فضائیہ  
 کے رڈار پر دیکھے جاسکتے تھے۔ لیکن جب وہ ایک سو تین پر آنے کے بعد ہی سطح  
 پر فوطہ لگا جاتے تو رڈار ان سے رابطہ کھو بیٹھا۔ اور پھر جب وہ دس ہزار فرٹ کی  
 بلندی پر پہنچتے تو رابطہ دوبارہ بحال ہو جاتا۔ لیکن اپنے ہم گارنے کے بعد وہ اس  
 وقت تک پہنچے ہی پہنچتے جب تک کہ سیکر سے ڈیڑھ سو میل آگے دھکیل جاتے  
 تب ہی وہ رڈار سے گھٹ کر دوبارہ ابھرتے۔

ت کے وقت فضا میں دفاعی کارروائی کا ملکی فقدان پاک فضائیہ کے



کہ انڈین ایئر فورس کے لیے تشریش کا باعث تھا جنہوں نے ایئر کونڈور (س وقت  
 کے گروپ کپٹن) ایف ایس جی میں مرحوم کو پشاور میں جانا کہ وہ ایف ۹۰ کو رات  
 میں مداخلت کاری کا اہل بنانے کا طریقہ دریافت کر سکیں۔ اپنے سائنڈرومیزائل  
 کے ساتھ دشمن کی سمت جی سی آئی کے ذریعے رہنمائی کے بعد سب اس کام کے قابل ہو  
 سکتا تھا۔ سب سے پہلے رڈار سے محروم تھا اس لیے اندھیرے میں دشمن پر نشانہ بازی  
 کے لیے وہ سائنڈرومیزائل کے انفراریڈ نظام پر انحصار کر سکتا تھا۔ اس نظام کی بدولت  
 گروپ ایف ۹۰ کو ہدف سے چند میل قریب پہنچا دیا جائے تو میزائل اپنے خود کار  
 نظام کی مدد سے اپنے ہدف سے رابطہ قائم کر لیتا ہے اور جیسے ہی سائنڈرومیزائل  
 نشانہ لینے لگے تو یہ سمجھ لیا جاتا ہے کہ میزائل حیات سے الگ ہو چکا ہے۔ خیال یہ  
 تھا کہ اس طریقہ کار کی مدد سے سائنڈرومیزائل کو اندھے انداز میں استعمال کر کے اسے  
 خود اپنا کام کر سنے کے لیے بھیج دیا جاسکتا ہے۔

یہ زیادہ سے زیادہ ایک عمری انتظام تھا جس کا مقصد ہندوستانی فضا  
 کے کینبرا حملے کو مفلت کاری سے کھلی جھوٹ لینے کے بجائے ان کو پریشان  
 کرنے کے لیے کچھ نہ کچھ کرنا تھا۔ سب سے پہلے رات کے وقت بھری رات لکھی ممکن  
 تھا اور میزائل کا سر مل جانے کا ہرگز یہ مطلب نہیں تھا کہ سائنڈرومیزائل ہدف سے  
 ساتھ بکڑا ہوا ہے۔ لیکن اس قابل توجہ وقت کے باوجود کینبرا کے خلاف ایف ۹۰  
 کا استعمال کم از کم ایک توفیق شدہ کامیابی کی وجہ سے مناسب ہی ثابت ہوا۔  
 بنیادی طور پر اپنی فیضیہ راکا تو ت کے لیے پاک فضائیہ اسکواڈرن لیڈر  
 عارف اقبال کی قیادت میں سرگودھا کے اسکواڈرن نمبر ۱ کی مختصر سی ایف ۹۰  
 اسٹافٹ فورس پر انحصار کرنے پر مجبور تھی۔ پاک فضائیہ کے پاس ایف ۹۰ (ایف ۹۰)  
 واحد طیارہ تھا جو اپنے لیے ایس کے ایس جی ۱۰ کی اور سامنے نصب کھوجی  
 رڈار کی وجہ سے رات میں کارروائی کا اہل تھا۔ اپنی اصل کارکردگی جہ نال والی ۲۰  
 میٹر کی بلندی پر دشمن گن اور بازوؤں کے نیچے نصب سائنڈرومیزائل کے باوجود یہ  
 واحد نشست والا ایف ۹۰ رات کی کارروائی کے لیے کوئی شان لیاریہ نہیں  
 تھا۔ دن میں بھی اس کی پرواز خشک و خطرناک ہوتی ہے، کجاست میں۔ لیڈنگ  
 کے لیے اس کی سامانی کی رفتار کم از کم ۱۵۰ میل فی گھنٹہ سے کم نہیں۔ اس  
 میں اندازہ میں فعل کی گنجائش باقی نہیں رہتی۔ اس کے باوجود دن کے اعلیٰ  
 پر ہندوستان کے ذریعے یا طیارے کے کچھ بھلا کر ایف ۹۰ کے ریزر بیٹھ  
 کی طرح باریک بازوؤں کو بند کر کے اس پر قابو پایا جاسکتا ہے۔

جوش قسمتی سے اسکواڈرن نمبر ۱ کے ہائٹ گن کے میجر اور اسٹال پرن  
 جن کے ساتھ ۱۹۹۰ء میں ملنے والے دس اسٹافٹ فورس ایف ۹۰ اور دو نشستوں  
 والے ایف ۹۰ کی تربیتی طیارے پورے جوش و خروش سے سنبھالے ہوئے  
 تھے۔ اور اپنے اس کام میں کافی ابر ہو چکے تھے۔ ۱۹۹۵ء تک اسکواڈرن  
 نمبر ۱ کے زیادہ تر جہاز اسٹافٹ فورس پر آٹھ سو سے ایک ہزار گھنٹے تک پرواز  
 کا تجربہ حاصل کر چکے تھے۔ تیز رفتار راکٹ طیارے پر یہ تجربہ کافی سمجھا جاتا ہے

پنی ہزاراقت کے لیے پاک فضائیہ، امداد لاک بیڈ، ایف ایم، اسٹار فائر  
کی مختصر فوج چانگھار کرنے پر مجبور تھی۔ شہر، سکواڈرن کے یہ قیادت اپنے لیے ان  
لے۔ ایس جی۔ ۱۴ ٹی آئی راڈ اور فائر کنٹرول راڈ اور ساٹھ ڈیڑھ میٹر سے لیس تے  
رات کے وقت علی کارڈ کی جس اس کو درپیش مشکلات کے باوجود پاک فضائیہ کے ایف  
۴ نے ہندوستانی فضائیہ کے کینبرا ہیاروں۔ حوث کئی کامیاب حاصل کیے۔

ایف ایم ۱۰۴ (۱۷) میں بھی کچھ تبدیلیاں کی گئیں اور اس کو اپنی وکٹ توپ کے  
علاقہ اسٹال فز میس ۷۹- جی ۱۷ کے آگن کے ساتھ پچھلے خیز بے بیج میں بڑھ چکا  
(انگریز) ہے آراستہ کیا گیا تاکہ جنگی حالت میں یہ بک رن سے  
اڑ سکا اور اسے منسلک کیے ۲ تھیں۔

بلند ترین سطح پر مدافعت کاری کے لیے پاک فضائیہ کے ایف ایم ۱۰۴ کو  
کے بحران کے وقت سے فضائی دفاعی مدد کے لیے رات دن چرکس تھے  
ان کا ایک دستہ لمبی پورے کارڈ وائیوں میں مصروف رہا۔ وہاں سے وہ اکثر  
مردہ سے پس پیل قریب گشت کے لیے طلب کیے جاتے۔ بحران ہوا تو  
کو دشمن کے کوئی حیا سے نظر نہیں آئے۔ لیکن یکم ستمبر کے بعد فضائی دفاع اور فضا  
میں برتری حاصل کرنے کی کارڈ وائیوں میں بلاشبہ ایف ایم ۱۰۴ ہیاروں نے  
زبردست سرگرمی دکھانا شروع کر دی۔ اسکوڈرن نمبر ۹ کی ۲۴ کارڈ وائیوں  
میں ۲۲ پروازیں رات کے وقت ہندوستانی کینبرا ہیاروں کے حوث  
تھیں۔ ایف ایم ۱۰۴ کے بہت سے ہوا زوں کے یہ رات کے وقت مدافعت  
کاری کا یہ پہلا تجربہ تھا۔ حالانکہ ان کے لیے اسٹار فائر رات کے وقت  
عام طرز کی پرواز کوئی نئی بات نہ تھی۔

۶ ستمبر کی رات راولپنڈی (جہاں کوئی شہری ہلاک ہوئے) اور  
سرگودھا کے اوپر اپنی سطح پر پرواز کرنے والے ہندوستانی ہیاروں کے  
خلاف ایف ایم ۱۰۴ نے مدافعت کاری کی لیکن کینبرا ہیاروں کے مسلسل چکریکے  
کی کوشش سے یہ کارڈ وائی ناکام رہی۔ ہندوستانی ہیاروں کی سطح پرواز اور  
قطار بندی میں مسلسل تبدیلی کے سبب سے سیکر ایف ایم ۱۰۴ کی پیچیدگی میں  
الگ ہو گیا۔ اور ان سے پوری طرح غائب ہو گیا۔ حالانکہ انڈین ایئر  
فورس کے ہیاروں نے بیک وقت آٹھ دس کی قطار میں کارڈ وائیوں کا سلسلہ  
جاری رکھا مگر یہ بات جلد ہی عیاں ہو گئی کہ اگر کامیاب مدافعت کرنی ہے  
تو صرف ایک ہی حملہ آور پر پوری توجہ دینی ہوگی۔

۷ ستمبر کے طوع آفتاب سے چند گھنٹے پہلے کچھ کینبرا ہیاروں نے کراچی کے  
علاقے میں بھی دیکھے گئے۔ اور ان کا راستہ روکنے کے لیے ہاری پور سے  
ایک یا دو ایف ایم ۸۹ فضائیں بلند ہوئے۔ لیکن پاک آئی اور فوج کی طیارے ٹنگن  
توپ کی شدید کارڈ وائی نے حملہ آوروں کو اپنے ہم گرنے بغیر بھاگ جانے  
پر مجبور کر دیا۔

اس کے بعد ہندوستانی فضائیہ نے بمبار حملوں میں بھی پرواز کا

عناصر بھی شامل کر دیا تھا۔ لے اوسی اینڈ ڈیفنس اینڈ کوڈر مسرو جین نے فیصلہ  
کیا کہ ۹ ستمبر کی رات سے لوچی سطح پر آتے ہونے کینبرا ہیاروں کی یہ ادویہ  
رہنمائی تھی۔ ایف ایم ۱۰۴ فضا میں بلند ہو جائیں۔ اور ہندی ریکٹر کو ٹھٹھنے  
کی کوشش کرتے ہوئے قصور اور سیما کی کے درمیان ایک خط ترسری  
گشت کرتے رہیں۔ مقصد یہ تھا کہ کینبرا ہیاروں کو اس وقت گھیر جائے  
جب وہ اپنی واپسی کے راستے پر بلند سطح پر اگر دوبارہ سیکر۔ ڈیڑھ عربیہ  
اس منصوبہ میں کچھ جین بھی شامل تھی۔ ایس اوسی کارڈ وائیوں سے  
دی ہزار فٹ تک نیچی سطح کے باغے میں کوئی اشارہ دینے کا بیڑا تھا۔  
اور وہ بھی سیکر سے پچاس ساٹھ میل کے دائرے میں۔ ایف ایم ۱۰۴ کی مدافعت  
میں ایک اور مشکل درپیش تھی۔ اس کا پناہ ڈیڑھ حالت بدو میں مدافعت  
کاری کے دوران تین سے چار ہزار فٹ کی نیچی سطح پر زمینی ملک کی بنا پر فوج  
مقرر ہو جاتا تھا۔ یہ حد پر ہندوستانی علاقے میں گشت کے ذریعے ایف ایم ۱۰۴  
کے پس اوپنی سطح پر کینبرا کو پکڑنے کے زیادہ بہتر مواقع تھے جہاں یہ کینبرا  
طویل تر فاصلے پر روز زیادہ سے زیادہ بول کا لوجھ سے جانے کی کوشش  
میں تیز رفتاری پر تیز ہوتے تھے۔ ہندوستانی کوئی ڈوور پاک فضائیہ کی  
بھاری کے دہانے ان کینبرا ہیاروں کو انبالہ اور جوجھوڑ سے ملتی اور رہتے



56-803

مذکورہ دیا تھا۔ اس کا مطلب یہ تھا کہ سب لمبوں حاصل ان کے لیے ایک اہم

مستطاب

سہ کو یہ شہزاد کاں عشیت سے میں کر کے ہاں فدا یہ سے لیتا  
— ساتھ ہی سلط پر رات کی تاریکی میں غامی دھمکی یہ قوت کے ساتھ مستعد  
بہن ہاں ہو گئی۔

۱۔ کوہ معروف، لکھنؤ کا ایک پہاڑ ہے اور اس طرح تین ایٹھ فوٹس  
 ۲۔ جسے دریا شیش پر مدد دی گئی تھی پورا میں طوالت سے من کے  
 ۳۔ من کی ضرورت بڑھ جاتی ہے۔ پاک فضا نے تینہ نوک آرنی کے  
 ۴۔ جب کے تحت کینبرا میں۔ وہ کی برقی کے ساتھ ایف۔ ۱۰ اور ایف۔ ۱۱  
 ۵۔ کچھ عورتیں فضا میں بلند کرنے کا طریقہ اختیار کیا۔ ان کی قیمت دس سو  
 ۶۔ ان کے ایک کہ لکھنؤ یا دہ نئی۔ جتنی تینوں علاقوں میں کاروبار اور پھر کھانے کے  
 ۷۔ روینہ، جہاں پہلے عام طور پر شب بیدار رہتے تھے۔

اور حسب اہلین ایئر فورس کے عملوں کا سلسلہ دوبارہ شروع کیا۔ اور  
ہندوستانی فضائیہ کے سات کیپٹن بطیاروں نے ۹ ستمبر کو رسالہ والا، چک جمہور،  
سرگودھا اور اکوال کے اطراف پر حملے تو ایلین ۸۹ یا ایف ۱۰۴ طیارے ان  
سے کوئی رابطہ قائم نہ کر سکے۔ اگلے شب بھی اکوال کے علاوہ کسی علاقے میں  
کادکا حملے کیے گئے۔ اور ۹ ستمبر کے ابتدائی صبح میں سرگودھا بھی حملوں کے مطابق  
فریئرڈ کا روٹی کے بے جد کیپٹن بطیاروں کی توجہ کا مرکز بنا۔ تقریباً سہرات حملوں  
کے تسلسل کے باوجود سرگودھا پر زندگی صرف اوّل کے اڑنے کے معمول کے  
مطابق تھی۔ سرگودھا پر بطیاروں کی مہممت اور جلی کے پمپسنگ سکواڈرن لیڈ  
وحید منہ بختہ ہیں۔

یہ شخص کو پہلے سے علم ہو جائے کہ اس کی وارننگ کب ملنے والی ہے مگر  
کامیاب نہ ہونے یا ناکام ہونے میں یقین نہیں آتا کہ وہ اپنے کرنے والے ہیں  
کہ ان کی گنجائش پر اچھا ہوا تو مستعد ہو جاتا لیکن گنہگار تھا جب روشنی  
کے ٹوکے بیٹھتے اور ہماری ہی لیا رہتے تھے تو میں اپنے دل کے کھول دیتا  
تو ہر شخص حقیقت میں بڑا سادہ ہوتا اور جیسے ہی تو میں خاموش ہوتا ہر شخص  
مجھے سمجھتا تھا کہ میں محروم ہو جاتا۔ جیسے مجھے ملک کی خدمت  
میں خاندان پر کیا تنہائی کا ایک لمحہ دور سے گھٹنے کے بعد ملنے لگا لیکن

اگر انڈین ایئر فورس اپنے کینبرا طیاروں کے ٹیپ آف ٹائم کا تصور اس قدر ادا کر لیتی تو وہ اس امر کو یقینی بنا سکتی تھی کہ چودہ راتوں کی مہم کے آسانی کے دوران سرگودھا میں کسی کو ہلک جھپکے کا موقع بھی نہ ملے۔

سرگودھا کے اسٹیشن کا ڈیڑ گروپ کپٹن مسعود نے ایئر فیلڈ کی دیکھ بھال اور مرمت کے لیے تین پارٹیاں متعلق طور پر مستعد کر رکھی تھیں۔ گروپ کپٹن مسعود کو یقین تھا کہ دن سے کوئی ہتھیار نہ لگے کسی بھی نقصان کی فوری مرمت کی جاسکتی ہے۔ دن سے پڑیاے کے دھڑنے کے مقام پر ایک یا دو شگاف کو زیر کرنے کے علاوہ مرمت کرنے والی ان ٹولیوں کے پاس کوئی کام نہیں تھا۔ جس کے اند میں آتے دئے جوانی آڈول پر پاک فضائیہ کے ممبر حیان تھے کہ کینبرا طیارے روشنی کے شیعہ تو ہدف کے اوپر ہائل صحیح مقام پر چھینک کر اپنے حملوں کا آغاز کرتے ہیں لیکن صرف چند کے علاوہ ان کے تمام ہم نشانے سے بہت دور بٹ کر گرتے ہے۔ اور سرگودھا پر ٹھیک نشانوں پر گرنے والے کسی بم پھٹنے میں ناکام ہے۔ انڈین ایئر فورس کی بمباری کا نشانہ بننے والے صرف کیمبل پور کے قریب اور سلاوالہ کے اٹھ تھے جن کو پاک فضائیہ استعمال نہیں کر رہی تھی اور اس وجہ سے ان کے دفاع کا بھی کوئی انتظام نہیں تھا۔ گروپ کپٹن مسعود کے خیال میں دشمن کے مسلسل حملوں نے پاک فضائیہ کے جوانی آڈول کے وسائل پر سخت دباؤ ڈالا اور ساتھ ہی یہ خطرہ بھی لاحق رہتا کہ جلد سے کب کوئی جھٹکا ہوا بم کسی حساس شے پر جا پڑے۔

۱۲/۱۱ ستمبر کی رات کو سرگودھا انڈین ایئر فورس کی توجہ سے محفوظ رہا۔ اس شب ہندوستانی کینبرا طیاروں سے طمان اور نواب شاہ کے علاقے میں شہری ٹھکانوں کو ہدف بنایا۔ اس بارے میں شبہ ہے کہ ہندوستانیوں نے جان بوجھ کر غیر فوجی ٹھکانوں پر حملے کیے تھے یا غلطی سے ایسا ہوا تھا۔ اس وقت وزیر خارجہ نے تھیںٹرس رالپٹھ قائم کیا اور ایئر کوڈور جیم کو بتایا کہ انڈین ایئر فورس نے کراچی پر حملہ کیا ہے۔ انہوں نے یہ مطالبہ کیا کہ پاک فضائیہ فوری طور پر حملہ کر کے اس کا انتقام لے۔ ایئر کوڈور جیم نے وزیر خارجہ کو یقین دلایا کہ ان کی یہ درخواست گانڈراپنٹ ایئر مارشل نور خان کو پہنچادی جائے گی (پاک فضائیہ کے کارہائے نمایاں کے اقراء کے طور پر صدر محمد یوسف خان نے۔ ستمبر کو گانڈراپنٹ کو ایئر مارشل مارشل کے عہدے سے ترقی دے کر ایئر مارشل بنا دیا تھا) اس سلسلے میں ایئر مارشل نور خان کا رد عمل توقع کے مطابق تھا۔ انہوں نے زور دے کر کہا کہ مزید اقدام سے پہلے کراچی پر ہندوستانی فضائیہ کے حملے کی تصدیق کی جائے۔ ان کا خیال تھا کہ ہندوستانی اسے حق نہیں ہیں کہ جہاں بوجھ کر فوجی ٹھکانوں پر بمباری شروع کر دیں اور ماری پور کے اسٹیشن کی تھیںٹ سے تحقیق کے بعد ان کا خدشہ صحیح ثابت ہو جائے۔ کراچی کے خلاف کوئی بمباری نہیں کی گئی تھی اور اس کے بعد بھی بی۔ بی۔ ایئر مارشل کو شہری علاقوں پر بمباری سے سختی سے گریز کرنے کی ہدایات ملتی رہیں۔

۱۲ ستمبر کو نصف شب کے فوراً بعد اور پھر تقریباً ۲ بجے ہندوستانی فضائیہ کے دس کینبرا طیاروں نے سرگودھا اور لاہور کے علاقے میں کوئی خاطر غور نہ کر حاصل کیے بغیر حملے کیے۔ اور یہی وہ موقع تھا۔ جب پاک فضائیہ ٹھینڈ لڑاکا جیڑ کا پہلی بار بل بلی بارڈن سے رالپٹھ ہوا۔ فلاٹ لفٹیننٹ احمد کے ایجنڈہ کے سیکرٹ نے ایک کینبرا کے پیچھے لگا دیا۔ اور جیسے ہی سائڈ وڈر نیٹزل کا انفرارڈ نظام ہدف کے ساتھ قفل بند ہوا اس کے سر کی غرابٹ سنائی دینے لگی۔ فلاٹ لفٹیننٹ احمد نے بھی دہائی اور معمول کے مطابق ایک سیکنڈ کے بعد میزائل کی گولی سے فضا میں ایک تیز رفتار دھماکہ بھرنے کے بجائے کچھ بھی نہ ہوا۔ محمد نے جلدی سے اپنی ۲۰ ایم ایم دھن گن کے ۲۵ پونڈ وزنی گولے کی ضرب لگانے سے بچے کنٹرول کا سرخ بن دیا لیکن پھر بھی کوئی رد عمل نہ ہوا۔ ایجنڈہ کے برقی نظام کی مکمل ناکامی نے ہندوستانی کینبرا کو یقینی تباہی سے بچالیا۔ سرگودھا واپس اترنے کے بعد فلاٹ لفٹیننٹ احمد کو آل انڈیا ریڈیو کا یہ دعویٰ سن کر زیادہ غرضی نہیں ہوئی کہ ان کا اڈہ تباہ کر کے نقشے سے مٹا دیا گیا ہے۔ اور اب وہ اسی کی تاریخ کا حصہ ہے۔

اور اس بار اپنا نظر آ رہا تھا کہ ہندوستانی خود اپنے دعویٰ پر پھر یقین کرتے ہوئے سب کچھ دن تک سرگودھا کو مکمل آرام کرنے دیں گے اور اپنے کینبرا طیاروں کو پشاور اور دیگر ٹھکانوں پر توجہ کریں گے۔ ۱۳/۱۱ ستمبر کی شب کا یہ حملہ پوری رات میں ہونے والے حملوں میں سب سے زیادہ دلیرانہ اور پر غرور تھا۔ نصف شب کے فوراً بعد بیرونی دفاعی خطے سے اطلاع دی گئی کہ چند کینبرا طیارے پاکستان کی طرف بڑھ رہے ہیں اور ایئر ڈیفنس ہیڈ کوارٹر نے ان کے ہدف کا اندازہ کرنا شروع کر دیا۔ لیکن جب آٹھ کینبرا طیاروں نے راستہ بدل دیا تو معاملہ کچھ پیچیدہ ہو گیا۔ لیکن جلد ہی بی بی سی کے سب کچھ ترجمہ کرنے کا ایک حربہ ہے اور رائے دہکت سے پتہ چل گیا کہ بقیہ سات کینبرا طیاروں کی منزل سرگودھا نہیں ہے۔ اس لیے پشاور اور رالپٹھ کی گولے کھانے کے بارے میں خبر دے کر دیا گیا۔

اس کے بعد دشمن کے ہاتھ ببار پشاور کی طرف بڑے مدان میں سے بہت ٹھیک ایک بجے شب وہاں پہنچا۔ جب کہ بقیہ دو نے پاک فضائیہ کے ہدف اٹھ کر ڈٹ پر حملہ کیا۔ صرف ایک کینبرا نے پشاور کے اطراف ہونے والے شدید طہارہ ٹکن فائرنگ کا سامنا کرنے کی جرأت کی اور صیحا کہہ پلے پلے کیا۔ جکا ہے پناہ ہزار پونڈ وزنی بم کا میدان سے گرا دیا۔ دیگر طیاروں نے حصے سے پیچھا نہ کر سکا۔ بلکہ ان کے ہتھیاروں کے قریب پشاور جہازوں کے علاقے میں گولے کی بارش پر گر کر جہاں کم زور، شہریوں ہو گئے۔ ان میں زیادہ تر عورتیں اور بچے تھے۔

یہ وہ حملہ تھا جس کے فوراً بعد کینبرا اور پاک فضائیہ کے ٹھینڈ لڑاکا جیڑوں کے درمیان فیصلہ کن مہم ہوئی۔ پشاور پر آنے والے ایک دشمن کو جلد سے ہی دھمکیوں سے دوڑان میں اسی سیکر۔ بنائی پر سرگودھا سے اٹھنے والے اسٹراٹون سیکر۔



ٹنٹ وٹ کے سٹار فائٹرز نے جابا یہ قتل اندی مغلقت کاری تھی جس میں  
 ان کے دوست دشمن کے حلقہ میں ایک میل کے فاصلے پر پہنچ کر ایضاً ہم  
 سے ساتھ دھڑ سے ڈاکر دیا۔ میری سر سے جھٹ کا پتہ چل رہا تھا اور چار ہزار  
 ٹنٹ کے فی سے یہ ایک دھماکہ بھی نظر آیا۔ اس کا مطلب یہ تھا کہ ساتھ دھڑ  
 سے ہر سٹار فائٹر دیا تھا کیمر کے پاس میں تھی گئی کہ وہ تہو ہو گیا  
 ہمارا اس کی رونق نہیں تھی کہ یہ یہ ہو کہ ہندوستان سرزمین کے دہر

رست کے وقت فلاٹ ٹینٹ آفتاب عالم کے ایضاً ہم اسکے دشمن  
 سے دور بٹے ہوتے لیکن ہر ایک کی دیر غیب ملا دے ہزار ہر کے

۱۹۹۰ء کی جنگ میں سکواڈرن نمبر ۱۰۰ شہداء کے تھیں تاکہ سکواڈرن  
 نمبر ۱۰۰

سکواڈرن نمبر ۱۰۰ کے ساتھ ہر ایک ہزار چوبیس تھیں یہ ایسی دہشت گردی  
 ہوتی تھی جو اس کی حدوں پیش سے نہیں رہی تھی۔







اس کے علاوہ بھی کئی ناممکن معرکے ہوئے۔ مثال کے طور پر پنہور پر اسکوڈون نمبر ۱۹ کے سپر سائڈ وڈر سے ایس جوکر ہرست فضائی دفاع کی کاروائیوں کے لیے فضا میں جندوستان اور راڈار رہنمائی کے ساتھ، ہزار فٹ کی سطح پر ایئر فیلڈ کے اطراف گشت کرتے تھے۔ صرف ایک موقع پر پنہور کا ایک سپر دشمن کے ساتھ قریب پہنچا کہ اپنے جی سے آریہ میزائل سے وارکر کے مگر اس کا کوئی فائدہ نہ ہوا۔ اور ایک موقع پر انڈین ایئر فورس کے کینبرا نے پاک فضائیہ کے شہینہ را کا طیارے پر چوہائی گولیاں چرائیں۔ یہ ایف۔۱۴ تھا جس کے پیٹ میں ۲۰ ایم۔۲ کی توڑیں نصب تھیں۔ مگر ان سے کوئی فائدہ نہ ہوا۔

اس کے بعد ۱۵ ستمبر کو کینبرا نے دن کی روشنی میں اس وقت اپنی شکل دکھائی جب نیٹ را کا طیاروں کی حفاظت میں ان عبادوں کی بڑی تعداد نے تصور کے حصے میں ہلکے آرمی کے فوجی دستوں اور اجتماع پر بہاری کی۔ اس موقع پر پاک فضائیہ کی ایف۔۱۴ فوس کا بڑا حصہ سائیکلوٹ سیکڑ میں دشمن کی بہتر ہندوستان کے خلاف بری فوج کی سخت امدادی کاروائیوں میں مصروف تھا۔ لیکن بھر بھی ہندوستان بمبار قصور پر تھی ویرن ٹھہرے کہ مداخلت کی کاروائی کو دعوت دیتے۔ اس کے بعد ۱۵ ستمبر کے ابتدائی گھنٹوں میں غراب خود دہلی کے دوران چھ کینبرا طیاروں کے سرگودھا پر طر فوڑ حملے تک سکوت جاری رہا۔

رات کی کاروائیوں میں صرف ہندوستانیوں ہی کو تمام مشکلات کا سامنا نہیں تھا۔ ۱۵ ستمبر کو پشاور کے ایک ایف۔۱۴ نے جسے فلائنگ آفسر تھی اور عباسی اڑا رہے تھے، مداخلت کاری کی ایک کاروائی سے واپسی پر پشاور کے گرد و غبار سے ہوائی گول میں لپٹا ہوا پایا۔ شارفا ٹرکوں نے ہر سائی کے لیے نسبتاً لمبی دوڑ کے ساتھ زیادہ قوت استعمال کرنا پڑتی ہے۔ فلائنگ آفسر سی نے اس گھمب اندھیرے میں اپنے طیارے کو اتارنے کی کوشش کی اور ان سے آگے نکلے۔ ان کا طیارہ دوسری گھنٹہ کی بھرپور رفتار کے ساتھ ہی زمین پر جا کر الٹ گیا اور آگ کے گسے کی شکل میں چٹ پڑا۔ خوش قسمتی سے حیدر آباد سے پہلے ہی عباسی ایکشن سیٹ کی بیرونی پٹے پر پہنچے ہوئے انجیل کر ہر جا پڑے تھے اور صرف معمولی طور پر تھکی ہوئے۔

سرگودھا پر ہندوستانی طیاروں کے مسلسل حملوں کے نتیجے میں اسکوڈون نمبر ۱۹ کو جلد ہی اپنا حساب چکانے کا موقع مل گیا۔ ۱۵ ستمبر کی رات کو ونگ کمانڈر جمال نے خان ایک ایف۔۱۴ اڑا رہے تھے۔ ونگ کمانڈر جمال پہلے اسکوڈون نمبر ۱ کی کان کرتے تھے۔ جنگ کے آغاز کے وقت انہیں ملی کاروائیوں کے لیے مشافہہ کیج سے حسب کیا گیا تھا۔ انہوں نے ۳۳ ہزار فٹ کی بلندی پر ایک کینبرا کو جالیا اور پاکستان کی سرحد کے اندھا فاضلہ کے بائیں دشمن کے اس عباد کو اپنے سائڈ وڈر سے نشانہ بنا کر اگرایا۔ اس طیارے کا نیوی گیشن کیج ٹھکے میں ناہم۔ لیکن اس کا پاورٹ فلائٹ لفٹیننٹ ایم۔ایم۔وئی ایکٹ کر گیا۔ وہ پاک آرمی کے دستوں کے جوائن کے ہاتھوں گرفتار ہوا۔ اس نے اپنے

اس ناکام مشن کے بارے میں تفصیلات بیان کیں۔

ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ایندھن کی قلت کی وجہ سے اس نے اپنے اٹھ پر پہنچنے کے لیے معمول سے پہلے ہی بلندی پر جانا شروع کر دیا تھا جس کی وجہ سے وہ ہندوستانی سرحد پر پہنچنے سے قبل ہی ایف۔۱۴ کی زد میں آ گیا۔ کینبرا کی ڈی پرواز جنگ راڈار نصب تھا لیکن نیچے سطح پر پرواز کے دوران اس کا ہونک بند کر دیا گیا تھا۔ کیونکہ نیچے سطح کی پرواز میں اس پر مسلسل زمینی فوجی ہتھیاروں کا بار نکلتے کے لیے جندوستان ہونے کینبرا کا پاورٹ راڈار کا ہونک کھولنا مجبور کیا اور اسی وجہ سے وہ اپنے قریب ایف۔۱۴ کی موجودگی سے آگاہ نہ ہو سکا۔ سیکرٹری ونگ کمانڈر جمال کو اس کینبرا کے عقب میں لگا دیا۔ اور ایف۔۱۴ نے جلد ہی ہتھیاروں کو اپنے راڈار پر دیکھ لیا اور جب فاصلہ ایک میل سے کچھ زیادہ رہ گیا تو انہوں نے اپنے ایک سائڈ وڈر کو فائر کر دیا اور اسے کینبرا کے اسٹار بورڈ جیٹ انجن پر لگنے ہوئے دیکھا۔ وہ بتاتے ہیں۔

”اس وقت گھمب اندھیرا تھا اور میں میزائل کے دھمکے کی چمک سے پہلے کینبرا کو دیکھ بھی نہ سکا تھا۔ یہ کینبرا نہ تو پشاور نہ ہی اس میں آگ لگی غالباً اپنی سطح پر ہونے کی وجہ سے ایسا ہوا تھا لیکن یہ جگہ اتنا ہوا شیپے کرنے لگا اور جب پندرہ ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچا تو اس سے شے نکلتے گئے میں اس کے گرد اس وقت تک بھر گیا تھا کہ جب تک کہ یہ زمین پر نہ جا کر۔ میں خوش تھا۔ لیکن جب انہوں نے پاورٹ گرفتار ہوا تو اس کا خیال تھا کہ یہ جڑی نا انصافی تھی۔ لیکن اگر کوئی نا انصافی ہو تو وہ اس نیوی گیشن کے ساتھ ہوتی تھی جس کے لیے بی۔۱۴ میں

کئی ایکشن سیٹ فراہم نہیں کی گئی تھی اور وہ اپنی جان نہ بچا سکا۔ اپنی اس پوری مہم میں ہندوستانیوں کے ہاسٹس تلاش کے لیے اس کے سوا کچھ نہ تھا کہ انہوں نے ایک بی۔۱۴ طیارے کو معمول نقصان پہنچایا ایک بلن سے ہز گشت ڈال دیتے۔ میزائل کی دھجھکی عاتق کرتا ہوا دیا۔ اور چند شہری ہلکے کر مہمے فن متنازعہ نتائج کے لیے ہندوستانیوں کو جو نقصان اٹھانا پڑا وہ کچھ ظاہر نہیں کیا گیا۔ جنگ کے بعد ہندوستانی ذہنی دعویٰ کرتے ہیں کہ کینبرا طیاروں کی دوسری پرواز میں سے صرف ایک طیارہ دشمن کی جوائی کاروائی کے نتیجے میں واپس آنے میں ناکام رہا۔ لیکن اس سلسلے میں مگر پاک فضائیہ کے عجز سے رہنمائی حاصل کی جائے تو ہندوستانی حملوں کے مقابلے میں حادثات سے ہونے والے نقصانات زیادہ ہیں اور قتل انداز کے مطابق ہندوستان کو کم از کم چھ کینبرا طیاروں کا نقصان اٹھانا پڑا۔ یعنی شب خون میں معروف انڈین جہاز فورس کا دس فیصد۔ ہندوستانی فضائیہ کے شب خون پر غالباً سب سے بتر تجربہ انیر ہڈی کو رٹ کے ایئر وائس مارشل یوسف کہے۔ وہ یاد کرتے ہوئے کہتے ہیں کہ رات کے وقت معرکہ آرائی میں سب سے بڑی رکاوٹ مکمل ٹیک اؤٹ میں دشمنی کے بغیر اطراف کی مڑکوں پر دھماکے شریک تھا۔“

حالانکہ ۲۱ ستمبر کی رات کے بعد کینبرا ایک قوت کی شکل میں نظر نہیں

تھے لیکن اسی دن انہوں نے رڈاکا محافظ طیاروں کی رہنمائی میں پوری قوت کے ساتھ پاک فضائیہ کے بدین رڈار اسٹیشن پر تباہ کن حملہ کیا۔ ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ایک ہلکے پھر پاک فضائیہ کو نیٹ طیاروں کی مخالفت میں آسنے والے دشمن کی آمد کی پیشگی اطلاع نہ مل سکی اور تھکے ہوئے کسی مدافعت کا سامنا نہیں کرنا پڑا۔ ہلکی طیارہ شکن توپوں کے معمولی فائر کی دھمکی کو نظر انداز کرتے ہوئے کینبرا طیاروں نے ۴ ہزار پونڈ کے بموں، راکٹوں اور ۲۰ ایم ایم کی گن سے بدین کی منصوبات پر حملہ کر کے ہوشے قریبی دیہات پر گولیاں برسائیں۔

نیچے سطح پر میز قناری کے ساتھ کینبرا طیاروں نے پانچ یا چھ منٹ کے اندر بدین کے ایف پی ایس ۷۰ رڈار کو مکمل طور پر تباہ کر دیا لیکن اس سے بڑا ایف پی ایس ۲۰ رڈار پوری طرح کام کرتا رہا۔ اگر بدین پر گرنے والے

بموں میں سے نصف بم پھٹنے میں ناکام نہ رہتے تو نقصان اس سے بھی کہیں زیادہ ہوتا۔ یہ ہندوستانی کینبرا طیاروں کی بڑی کامیابی تھی اور خاص طور پر اس لیے بھی اہم تھی کہ حملہ آوروں نے کوئی نقصان اٹھانے بغیر یہ مشن مکمل کیا۔ لیکن اس سلسلے میں یہ سوال اب بھی باقی ہے کہ محرمہ آرائی کے اہم طے سے دور جنوب میں واقع بدین کو جس نے فضائی جنگ میں نسبتاً کم اہم کردار ادا کیا تھا۔ پاک فضائیہ کے مرکزی رڈار اسٹیشن سیکر کے مقابلے میں یوں تہی اہم توجہ کا مستحق سمجھا گیا۔ لیکن بے کی یہ وضاحت ذلت آمیز نظر آنے لگی۔

سندھ کے دور دراز علاقے میں واقع بدین ۱۱۰ میل دور ماری پوری سے سبب ایف ۸۶ طیاروں کو اپنی مدد کے لیے طلب کر سکتا تھا جب کہ سیکر پر پہنچنے کے لیے ہندوستانیوں کو نہ گودھا کے بھڑکے چھنے سے گزرنا پڑتا۔





## امرتسر راڈار کا معرکہ

۱۔ سسکو اقدوسے یڈر میرالدین احمد کو پاک فضا ئیر میں میر کے نام سے بکرا  
ہوتا تھا۔ وہ اپنی فضا ئیر کے مقبول ترین افراد میں سے ایک تھے۔ ۱۹۶۵ء میں  
نصبتا نیر جہامت سفیدی مائل سیاہ بالوں اور من گوی طبیعت کی بنا پر نیر جوان  
ہوا باندھ کے درمیان آہستہ بزرگوار کا وہ جہ حاصل تھا۔ لیکن میر نے تیز فٹاری کا وہ پکار  
تاکہ کیا کہ آئینا ہوا وچر بند افراد بھی ان کا مقابلہ نہ کر پائے۔ سرگودھا میں رنگ آپریشن  
آجسکر کی طبیعت سے میر کو مرلی پر رازوں میں شرکت کی ضرورت نہیں تھی اور کچھ بوند  
ہو ان کی تعداد اخلاقی ذمہ داریاں ان کی صلاحیتوں کو فنا کر ڈالنے کے لئے کافی تھیں  
لیکن اپنی فاضانی روایت کے مطابق ان کا سب سے بڑا شوق پر راز تھا اور انہوں نے  
کسی نہ کسی طرح اپنے لئے دن میں ایک اور کبھی کبھی دو مرلی پر رازوں کا موقع حاصل  
کر لیا۔ :-

نیرس کے بارے میں پاک فضائیر میں بہت سے قلعے مشہور ہیں۔ اپنی راجتی  
جگہ بٹ کی وجہ سے وہ پروانہ کے لئے، موزوں سمجھے جاتے تھے اور یہ ہکلا ہٹ لین  
کے بڑھتے ہوئے جوش کے ساتھ کچھ زیادہ ہی شدید ہو جاتی تھی۔ جنگ کے بالکل ابتدائی  
دنوں ہی میں جب ان کے ایف۔۶ سیکشن کا چمپ کے علاقے میں کچھ عجیب حالات  
میں انڈیانا ایر فرس کے گم۔۲۱ سے ملنا ہو گیا تو نیرس ان ایک۔۲۰ ٹاکا ہارل  
میں سے ایک کے لئے قریب جانچنے کو وہ اس کے بڑے بازو کو؛ غلط لگھکتے تھے۔  
اور جیسے ہی گم راستے سے پھا تو وہ اس کے پیٹ کی انقبضات بھی ریچھ سکتے تھے۔  
انہوں نے اس گم کے بارے میں اپنے آرٹی پرواز وں سے کہہ سکتے ہوئے کہا  
خ۔خ۔خ۔ خد اکی قق۔ قق۔ قق جسم اس نے خوب لگے دو پہر ہی باغیا۔ قق کے  
استقامت کے بارے میں بھی اسکا ڈرن یڈر نیرس کا بیانی کے لئے کچھ زیادہ تر نظرو  
نظر پائے لیکن ان کے پاس شیر کا دل تھا اور ان کا طرح بس یوں کہنے جو تک کی جوا

بیست ہوجانے والا۔ انہوں نے فضائی دفاعی معرکوں اور قریبی تحفظ کی کارروائیوں میں حصہ لیا۔ لیکن لاہور سے کچھ دور مسعود کے پار امرتسر راڈ اسٹیشن کے بارے میں ان کے ذہن میں ایک جنون طاری تھا۔ اس بڑی تنصیب کو تباہ کرنے کے بارے میں ان کی کیفیت اتنی شدید تھی کہ سرگودھا میں لوگ امرتسر راڈ کو میسر راڈ اور بجے تھے۔

امر تر راڈار جسے پاک فضائیہ مہر گیت الفا کے نام سے پکارتی تھی بلاشبہ شروع ہی سے ایک اہم بدف تھا۔ اس لئے کہ یہ انڈین ایئر فورس کے ٹا کاویاں کی رہنمائی کرنے کے علاوہ ہندوستانی فضائی دفاع کے نظام کو حملوں کی پیشگی اطلاع بھی ہم پہنچاتا تھا۔ اور فضائیہ پاکستانی میاں کی نقل و حرکت پر نظر رکھنے کی وجہ سے یہ اکثر ایف ۷۰ کے مقابلے میں میٹ اور ہنٹر میاں کو ان کی تیز رفتاری اور بہتر کارکردگی کی بنا پر معرکے سے پہلے نکلنے کے قابل بنا دیتا تھا۔ انڈین ایئر فورس کو احساس تھا کہ امر تر راڈار بہت ہی نازک دفاعی ہینڈلیشن پر واقع ہے اسی وجہ سے اس راڈار کے وقوع کا سخت ترین دفاع کرنے کے لئے اس کے اطراف چھ میل کے دائرے کی شکل میں عیارہ شکن توپیں نصب تھیں۔ اور ہندوستان کے ایئر فیملڈ چٹا کوٹ 'آدم پورا' اور 'ہواڑہ' بھی امر تر کے اطراف ہی واقع تھے۔ لیکن اس سے کہیں زیادہ نوٹوش دفاع ہندوستان کے ٹاپ ۳۰ راڈار سے فراہم ہوتا تھا جو پاک فضائیہ کو امر تر راڈار کا صحیح وقوع معلوم کرنے سے روک سکتا تھا اور صحیح وقوع کا تعین پاک فضائیہ کے لئے انتہائی مفید اور بنیادی طرز کا مسئلہ تھا۔

پاک فضائیہ کے ہاؤسز کے مقابلے میں انڈین ایئر فورس کا یہ راز اگر کسی نے شدید مقام پر محدود نہیں تھا۔ اس کی بڑی وجہ کی حالی اور بحال کی شکل کے اسرائیل پاک فضائیہ کے ایف پی ایس ۲۰۰ کے بڑے گنبدوں کے مقابلے میں آسانی سے چھپائے



اسکو ڈرن لیڈر میرالدین احمد جو پاکستانی  
میں میر کے نام سے پہچانے جاتے تھے ایک  
ہفت ہی مقبول انسر تھے۔ وہ امرتسر ڈار پر  
محکمہ کرتے ہوئے اس وقت جاک ہو گئے۔  
جب ان کا ایف۔ ۸۶ ایف سیرزمین فائر  
کا نشانہ بنا۔ انہیں بعد از شہادت سلاخ برات  
عطا کیا گیا۔

اسمیر کو امرتسر ڈار پر ملکر کرنے والے  
چار سپر ہا باڑوں میں سے نکال کر تھلے  
تین باٹ اپنی کار فائی کی ٹیکس سے واپسی  
پر ۱۰ دایم سے بائیں فوٹ لفٹینٹ سٹیس  
جو جہڑی، دھجک کاٹھراپ اینڈریش اور پاک  
فٹنٹیکے کاٹھراپیت اور خیم (افلاٹ  
لفٹینٹ لٹیا و بھٹی، عتب میں دعویٰ سے  
سیاہ ہو جانے والی سپر کی گن پٹیل نظر آ رہی ہے





جا سکتے تھے۔ یکم ستمبر ۲۳ ستمبر تک پشاور کے اسکواڈرن نمبر ۲ کے دونوں آرمی  
۵۰ اور ایک آرمی ۵۰ ایف نے اسٹریٹس اور کے میج و قوع کی تلاش میں ۲۰ سے  
زائد پروازیں کیں۔ ان حیدر کے خصوصی تربیت یافتہ نے اپنے ایکٹر ونگ  
انٹیمپس آلات پر آرمی گھنٹوں کی دشمن کی راڈز تعینات کا عمل وقوع معلوم کرنے  
کی کوشش کی۔ اس کوشش میں جملہ اندھیر و پور راڈز کی تلاش بھی شامل تھی۔  
اس مقصد کے لئے اسکواڈرن ۳ کے حیدر کو بین الاقوامی سرمد کے پار، اور  
۵۰ میل کے اندر پرواز کرنا پڑتی تھی۔ میج نتائج حاصل کرنے کے لئے اکثر آرمی  
۵۰ کو ہدف کے مین اوپر بندہ دستی ہتھیار شکن توپوں کی زد میں آکر ہزاروں  
کی بندی پر بھی پرواز کرنا پڑتی۔

۵ ستمبر کو اسٹریٹس اور پر پہلے کام ملے کے بعد میں ایک ایسٹ جاس  
نے ہدف کے اوپر اپنے راڈز کا انٹینا نوڈ کیا۔ اور دوسرا ہندوستانی حیدر شکن  
توپوں کے فائر سے اپنا ایک انجن ضائع کر بیٹھا تھا۔ اگلی کاہروانی، ستمبر کو کی گئی جب  
۵۰ الفا راڈز کے عمل وقوع کی تلاش کے لئے ہارزہ فوٹو گراف کا طریقہ استعمال کیا گیا  
کسی مفہمی نگرانی کے بغیر اسکواڈرن نمبر ۲ کے ٹاک ہیڈ آرمی ۲۳۰ نیچی سطح  
پر پرواز کے ساتھ اس مقصد کے لئے استعمال کئے گئے۔ اور فٹ آئل کے وقوع کی  
تحرش کے لئے ان کی کوشش کے نتائج بہتری رہے۔ تلاش کے جلد والے اس  
راڈز کی مدد سے شناخت فٹ آئل ہی تھی۔

اس ماسوسی کے نتیجے میں پہلے ۵ ستمبر کو ہوا جب کانڈ انچیف کی طرف  
سے مقررہ ہنگ کے بعد سرمد کے ۴ سیر سرمد کے اس پار خراب فوری کے  
باوجود اسٹریٹس اور کے وقوع پر پرواز میں دلی پیام ہم پہنچنے کے لئے ۵۰ منٹ  
کے سفر پر روانہ ہوئے۔ خراب موسم کے باوجود یہ سیر اپنے غلط شناختی راستہ متعین  
کرنے کے بعد اسٹریٹس اور کے ایک جگہ کے اوپر پہنچ گئے۔ ان سیر حیدر کی  
نوی گیشن کی صحت کی تصدیق ہدف کے علاقے میں چتر آئے والی حیدر فٹن ٹوپل  
کی شہیدہ تیش بازی سے ہو گئی۔ اس کاہروانی کی قیادت فٹنٹ بغینٹ جی کر  
رہے تھے جنہوں نے ساٹھ کے قریب صرف ایک ہی طرف اپنے پیام بگرا لئے  
ان کے فہرہ انتہائی خوشی سے منبر نے وہی کتب کے انداز میں ملے کے لئے ساٹھ کے  
اوپر پانا جہا جہا کیکن گہری دھند کی وجہ سے ہدف سے ان کا بھری۔ بعد متعین  
ہو گیا اور سیر کی طرف سے پرواز تک رہے ہی کا مائن اینز فورس کے بہت سے جہاز  
قریبی ہوائی اڈوں سے اس تمام کی سمت دوڑ رہے ہیں۔ یہ عمدہ کر دی گئی اور  
نیچی سطح پر ملتے سے ہر نکلے ہوئے اڈے پر واپس آنے سے پہلے سیر حیدر  
نے اپنے پیام بگرا فہرہ میں ہندوستان کے کچھ علاقے میں چمک دیتے۔  
اگلے دن یعنی ۱۰ ستمبر کو پاک فضا یہ نے دو ایف ۲۰ کی نگرانی میں ۳ ایف  
۵۰ حیدر سے اسٹریٹس اور پر مزید حملے کئے۔ ان حملوں کے سے جن میں پہلے ۴ ایف  
۵۰ نے دو ایف ۵۰ کی حفاظت میں اور پھر مزید چار ایف ۵۰ نے جن کے اوپر  
مزید ۵ ایف ۵۰ سائیکلنگ تھے حملہ کیا۔ ان حیدر کا اسلوحہ ۲۰ انچ کے راکٹ

پاک فضا نے اسٹریٹس اور انٹیمپس آلات استعمال کرنے کے ماہر اسکواڈرن نمبر  
۵۰ قابل جنہیں ان کے نوی کیڑے ساتھ پاک فضا کے ہارزہ شکن توپوں نے اس وقت  
غلی سے آگرا جب وہ اسٹریٹس اور پر ملے سے ملے اسکواڈرن نمبر ۲ کے ایک آرمی  
۵۰ جیسے حملے کی مشق کر رہے تھے۔

تھے۔ لیکن بعد ہی معلوم ہو گیا کہ حیدر کی پہلی ٹولی کے حملے سے اپنے دلی گرو  
دھوکے اور پہلے نے فوری کو اس حد تک شاک کیا کہ بعد میں آنے والے ہوا ہوا  
کے لئے ہدف کا ٹیک ٹیک ٹیک ٹیک ٹیک تقریباً ممکن ہو گیا۔ اس تعیب کو کچھ نقصان  
پہنچا مگر پاک فضا یہ کی بہت سی فٹنٹ آئل کی گوری پھر فضا میں شام دینے لگی۔  
لیکن آخر کار ۵۰ الفا کے ہارے وقوع کا علم کسی نہ کسی حرت ہو گیا اور گرو  
کے سیر سیر ۵ ستمبر کو اس پر حملے کے لئے پابند کئے گئے۔ پیام اور راکٹ کے استعمال  
کو ستر کر دینے کے بعد اس ۵ سیر حیدر نے راڈز کے خلاف ٹیک ٹیک  
نشانے بازی سے کچھ بہتر نتائج کی توقع کے ساتھ اور فوٹو فوٹو صلاحیت کے لئے  
۵۰ انچ فوٹو فوٹو گن استعمال کرنے کا فیصلہ کیا۔ کانڈ انچیف نے اس حرت پر  
ہوں کے استعمال کو ستر کر دیا تھا۔ اس لئے کہ راڈز اسٹریٹس اور کے بہت قریب  
واقع تھا اور ہوں کے استعمال سے شہری آبادی کو جانی اور مالی نقصان پہنچ سکتا  
تھا۔ پاک فضا یہ کے بہت سے ہوا ہوا کی طرح سبیل چوہری کا بھی یہ خیال  
تھا کہ اسٹریٹس اور پر فوٹو گن کریم ہارنے کا طریقہ ہی مناسب جواب ہے۔ وہ یہ بھی  
یقین دلانے کو تیار تھے کہ چار سیر حیدر سے ۲۰ مربع گز علاقے کے اندر ایک ایک  
ہزار پونڈ کے ۵۰ بم گرا سکتے ہیں۔ لیکن کانڈ انچیف شہری چھاونی کے علاقے میں  
ایک بم کا خطرہ بھی مول لینے کو تیار نہ تھے۔





مرگدھا کے جرم، اشراک و ملک کے جواہروں کا ایک گروہ ستمبر ۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران مجھے کے لیے ہدایات میں رہا ہے۔

اور جب سپر کی پہلی بوزی نے بلند ہوا شروع کیا تو فلاٹ یفینٹ بھی نے آئی پکا دلا دی۔ ہدف تھیک بائیں ہاتھ کی سیدھ میں دنگ کا نڈر شہرہ جواب آیا تو قائد نے برا بلند ہو رہے ہیں اور اس وقت تک ہدف کا ہڈا نہ تھا طیارہ شکن توپوں کے گولوں اور روشنی سے حقیقی جہنم بن چکا تھا۔ اور صرف ہڈ سبکڈ میں آئی پر پھر آواز آئی: "نمبر ۲ پرواز ہو گیا۔" فلاٹ یفینٹ بھی نے بعد میں اس مشن کے بارے میں بتایا۔

"نمبر ۲ سیرجی تھا لیکن آئی پران کی آواز پر سکون اور دھیمی مٹی برس میں سے نیچے دیکھا اس جگہ جہاں ان کا سپر پٹا تھا سگ کے تین گولے نفیض اچھل رہے تھے۔ شاید کسی بھاری طیارہ شکن توپ کا گولہ سیدھ ان کے جسم پر لگا تھا اور ان کو ایکسٹ کر کے کاموقع بھی نہ مل سکا۔ بچے جیسے چارے کا مہر امرتسر شہر کے مشرقی حصے کے باہر لگا اور اسی شام ہندوستان نے حادثہ دی کہ سپر بے ہمتی سے ہاں پائی۔"

۱۱ ستمبر کو حملے کے سٹے دو ایضام ۱۰ کی حفاظت میں دنگ کی نڈر انورٹیم احوال ایئر مارشل کی قیادت میں ۳ سپر تعینات کئے گئے۔ ان کی بریگیڈ میں نمبر ۱ کی میٹیت سے فلاٹ یفینٹ بھی، انبرم کی میٹیت میں فلاٹ یفینٹ سیسل چوہدری نے شرکت کی اور جب دنگ آفیسر نمبر ۲ کے بارے میں سوال جواؤ دیا اسٹری کی ہوئی یونیفارم میں وہاں پہنچنے والے نے جواب دیا کہ مہربانی فسرہ کر فلاٹ یفینٹ سراج نے اس مہم سے علیحدہ ہونے پر فغانندی ہی برکری ہے تاکہ ان کی جگہ آپریشن آفیسر لے سکیں۔ دنگ کا نڈر شہیم نے سر تسلیم خم کر کے اپنے اپنی بریگیڈ سکوں کی اور ۳ سپر چارے صبح آٹھ بجے نیچے سیر پر پرواز کے ساتھ نصف گھنٹے کے دورے پر امرتسر روانہ ہوئے۔

معمول کے مطابق گدو دھار سے چھائی ہوئی دھند کی وجہ سے خوداری خراب تھی۔ فلاٹ یفینٹ بھی نے جو اس مشن کے لئے نئی گیشی کے فرائض بھی انجام دے رہے تھے۔ سپر چاروں کو نیچے پرواز پر صبح راستہ دکھاتے ہوئے امرتسر پہنچا دیا۔ ہدف کی شناخت میں ہندوستانی طیارہ شکن توپوں کی نڈرنگ سے کچھ مدد مل گئی۔ یہ فائرنگ حملے کے لئے سپر چاروں کے بلند ہونے سے پہلے ہی شروع ہو گئی تھی۔ منسوب کے مطابق فلاٹ یفینٹ بھی اور سیسل چوہدری نے، ہزارفٹ کی بلندی پر جانا شروع کر دیا تاکہ حملہ کرنے والے سپر چاروں کے اوپر تحفہ فراہم کر سکیں اور ہندوستانی طیارہ شکن توپوں کی فائرنگ کو اپنی طرف متوجہ کر لیں۔ اس کے ساتھ ہی دو ایف۔۱۰۴ ان سے بھی اوپر چکر لگا رہے تھے تاکہ کارروائی میں مداخلت کرنے والے ہندوستانی طیاروں کو روک جائے۔

پاک فضائیہ کے بہادر ٹیم کے چار ماہٹن یہ طیارہ حملے سے آخر کار دن کی روشنی میں امرتسر راہ کے علاقہ غلہ دار بھاری کے ذیلیے کا سیلاب حملہ مکمل کر لیا۔ یہ طیارے طیارہ شکن توپوں کی شدید بھاری کے باوجود کسی نقصان کے بغیر واپس پہنچ گئے۔ ان کارروائی کے بعد ایک بی۔ ۷ طیارہ دن کے پراثر رہا ہے۔

نیر کی موت اور توپوں کی آتش بازی سے ہراساں ہوئے بغیر جنگ کا نڈ  
 شیم نے اپنی ۵ رانچ دبانے والی مشین گن سے راڈ اسکے ابریں پر گولیوں کی  
 طویل بوچھاڑ سے حملہ مکمل کر لیا۔ بھیڑیے نے آواز دے کر کہا: ”مجھے بھی تو موقع  
 دیکھتے۔“ اور پھر نیچی پرواز کے ساتھ بائیں طرف سے پہلے بغیر وہ سبھی راڈز پر  
 اپنی تمام گولیاں صرف کرنے کے لئے نیچے آگئے۔ جنگ کے دوران اپنی توپوں میں  
 پرواز میں نیر کی موت کا صدر سہ گودھا ادا ہوئی پاک فضائیہ میں شدت سے  
 محسوس کی گئی۔ وہ اب بھی نیر کو سرتا پائیدہ دروازہ کہہ کر یہ دکتے ہیں لیکن  
 نیر کی جرات اور دلور انگیزی کے اعتراف کے طور پر انہیں بعد از مرگ ستارہ  
 جرات عطا کیا گیا۔ یہی بار امرتسر راڈ ارنی گھنٹے تک خاموش رہا اور بعد میں بھی  
 کچھ عرصے تک اس کی آواز فضا میں سنی نہ جاسکی۔ اس کے باوجود پاک فضائیہ  
 نے اس حملے کو فیصلہ کن تسلیم کیا اور اب یہ سمجھا گیا کہ امرتسر جھڑپوں کی شہری  
 جائیداد آبادی کو لاحق خطرے کے باوجود بمباری ہی وہ واحد ذریعہ ہے  
 جس سے دشمن کے راڈز سائٹ کو شدید یا زیادہ دیر پا فتنہ نقصان پہنچا جاسکتا  
 ہے۔ بہترین نشانہ بازی کے لئے یہ سوچا گیا کہ خصوصی آلات سے ایس ایک آر بی ۵۵  
 بمباری کرنے والی فارمیٹن کی راڈ اسکے بجائے وقوع تک رہنمائی کیے گا۔ ”ستمبر کو  
 ایک فضائیہ کے ایٹم ماہر اسکو اڈن نمبر ۲۲ کے اسکو اڈن یٹڈ ایم اقبال  
 بی آر بی ۵۵ بمباری میں واقع اسکو اڈن نمبر ۲۲ کے ایک سو بائیل راڈز  
 کو ”جف“ بنا کر مشن کر رہے تھے۔ نیچی پرواز کی رسائی کے دوران راہبالی پر  
 قینات پاک آرمی کے حملے نے ان کے چار سے کو دشمن کا نمبر اسمہ کر اپنی ۵ رانچ  
 کی گز سے مارا گیا۔ اسکو اڈن یٹڈ اقبال اور ان کے نئی گیسٹ فلاٹ ایفٹینٹ  
 سیف انڈو می کی موت اور خصوصی آلات سے ایس ایک پاک فضائیہ کے تین آرم  
 بی ۵۵ چاروں میں سے ایک کلبہ مقصد نقصان اس جنگ کا ایسا سانحہ تھا

جس سے بچا جاسکتا تھا۔ بشرطیکہ پاک آرمی کے توپچیوں کو اس مشق پرواز کے  
 بارے میں مطلع کر دیا گیا ہوتا۔

اس نے ۱۲ ستمبر کو امرتسر راڈ پر حملہ ایفٹنٹ کے تعاون کے بغیر کرنا پڑا۔  
 لیکن صرف دن کے وقت حملے سے بھیجے تاکہ کی توقع کی جاسکتی تھی۔ فلاٹ  
 ایفٹینٹ بھیڑی کی قیادت میں ۲ ایف ۵۵ اور دو ایف ۱۰ کی حفاظت کے  
 باوجود دن کی روشنی میں ۲ بی ۵۵ چاروں کو دشمن کی مدافعت سے محفوظ رکھنا  
 ایک نازک مسئلہ تھا۔ خاص طور پر اس لئے بھی کہ ہدف بندوستانی سرمد کے  
 اندر بہت ہی قریب واقع تھا۔ اس لئے مزید حفاظتی اقدام کے طور پر ساعت  
 ہدف عریض آفتاب کے وقت پر مقرر کی گئی۔ اور ساتھ ہی بجگت نواز پر ۱۰  
 چاروں کے حملے کا وقت بھی ۵ بجکر ۱۵ منٹ شام مقرر کیا گیا۔

اس موقع پر امرتسر حملے کے سبب بریٹنگ فوڈ کو ڈرائیو انجینئر برائش  
 نور خان نے کی۔ انہوں نے ٹھیک ٹھیک نشانہ بازی پر نذر دیتے ہوئے کہا کہ  
 ہدف کو بھرپور نقصان پہنچانے کے ساتھ ساتھ پڑوس کے کنوینٹ میں شہری  
 علاقے کو نقصان پہنچانے سے گریز بھی کرنا ہے۔ اس بار حملہ منصوبہ کے  
 عین مطابق رہا۔ پاکستان سے نیچی پرواز کی رسائی کے ساتھ جنگ کو ڈرائیو  
 کی قیادت میں بی ۵۵ کی فارمیشن حملے کی ہدایت کے مطابق چارہ ٹکن توپوں  
 کی ند سے باہر ہزار فٹ کی بلندی پر جا پہنچی تاکہ ہدف پر غور مار کر بمباری کی  
 جاسکے۔ ہر ایک بی ۵۵ چاروں نے اپنا ہزار پونڈ کا پرواز دن ہدف کے  
 علاقے میں گرادیا۔ چارہ ٹکن توپوں کی شدید گولہ باری کے باوجود تمام چارہ  
 بحفاظت واپس وٹ گئے۔ ایک بار پھر کا ڈرائیو انجینئر ہی نے حملے کی روئیداد  
 سنی اور بی ۵۵ کے حملے کو کامیاب کارروائی پر مبارکباد پیش کی۔  
 پاک فضائیہ کے ایک ہزار پونڈ والے بموں سے پہنچنے والے بمباری



نقصان کی وجہ سے اس بار توفش آئل نے واقعی نشریات بند کر دیں۔ اگلے دن (۱۳ ستمبر) جائزہ فوٹو گراف سے پتہ چلا کہ راڈار کا سائٹ خالی کر دیا گیا ہے۔ اسکو اڈرن نمبر ۹ کے دو غیر مسلح دو نشستوں والے تربیتی ایف ۴۰ بی اشارہ فائر کو مقبلی کاک پٹ میں دانتوں میں منبھالے جانے والے ایک کیمرس کے ساتھ دشمن کی حالت کا اندازہ کرنے کے لئے جائزہ مشن پر تعینات کیا گیا۔ اس طیارے کو فلاٹ ایفینٹ انتخاب عالم اڑا رہے تھے اور اسکو اڈرن بیڈرڈ کھٹ ان کے ساتھ کیمرو منبھالے ہوئے تھے۔

تیز رفتار (۶۰۰ ناٹ) کی پرواز کے ساتھ تقریباً ۳ ہزار فٹ کی بلندی پر اڑتا ہوا یہ ایف ۴۰ بی طیارہ شکن توپوں کے ناز اور مدافعت کار حیاروں سے توجہ نہ نکلا مگر اس کا واحد مسئلہ ہدف کے اوپر رخ موڑتے وقت ابھرنے والی قوت ثقل میں بھاری کیمرو (جو عام طور پر طیارے پر نصب ہوتا ہے) دانتوں سے منبھان تھا۔ لیکن ایف ۴۰ بی نے اس پرواز میں سرگودھا واپس آنے سے پہلے آدم پورسکی بھی کچھ تصاویر حاصل کر لیں۔

پاک فضائیہ نے حملوں سے امرتسر راڈار کو نقصان پہنچانے اور دوسرے مقام تک ہٹانے کے دوسرے نتائج حاصل کئے۔ علاحدہ نقل مکانی کے بعد جلد ہی فوج آئل نے دوبارہ کاروبار شروع کر دیا لیکن اسے اپنی اطلاعات کو پہلے کی طرح قابل اعتبار بنانے کے لئے اپنے دائرہ عمل کا صحیح تعین حاصل کرنا تھا اور جنگ کے زمانے میں اس قسم کا تعین آسانی سے دستیاب نہیں ہوتا ہے۔ اس امر پر یقین کرنے کے لئے کافی وجوہات ہیں کہ ۱۳ ستمبر کے بعد امرتسر راڈار کی اطلاعات کی تشریح میں خامیوں سے انڈین ایئر فورس کے پائلٹوں کو خامی الجھن کا سامنا کرنا پڑا۔

ایسا ظاہر ہوتا ہے کہ ہندوستانی ہوا باز ۱۲ ستمبر کے بعد فوج آئل پر اپنا کچھ اعتماد گنوا بیٹھے تھے۔ لیکن کیونکہ امرتسر راڈار دوبارہ کاروبار میں واپس آ گیا تھا۔ اس لئے پاک فضائیہ اس اہم ہدف کے خلاف اپنے حملے دوبارہ شروع کرنے پر مجبور تھی۔ اگلے چند دنوں میں باقی بچنے والے ایفینٹ بی ۵۰۰ طیاروں نے اس راڈار کے نئے ہلے وقوع کا تعین کرنے کے لئے کئی کارروائیاں کیں اور ایک یا دو ممکنہ مقامات کی طرف اشارہ بھی کیا۔ ان مقامات کا فوٹو جائزہ بھی لیا گیا لیکن انڈین ایئر فورس نے راڈار کے ایریل چھپنے کی بہت اچھی کوشش کی تھی جو نظریہ ثابت ہوئی۔

حقیقت میں جہاں تک پاک فضائیہ کا تعلق ہے۔ ۱۲ ستمبر کو بی ۵۰۰ کے حملوں نے امرتسر راڈار کی جنگ کو آخری ہیج پر پہنچا دیا تھا۔ اس نے فوج آئل کے خلاف مزید کارروائی نہیں کی گئی۔ ۱۸ یا ۱۹ ستمبر کو بی ۵۰۰ کے ونگ لیڈر

نے ایک ایف ۱۰۳ کی مقبلی نشست پر چڑھ کر راڈار کے سائٹ کو اکھڑے دیکھنے کی کوشش میں امرتسر کا دھوکا دیا۔ تاہم اس پر مزید بھاری کی جاسکتے۔ مگر کئی وجوہات کی بنا پر یہ حملے نہ ہو سکے۔ کچھ بھی ہو مگر امرتسر نے پاک فضائیہ کو اپنے ہوں کے ٹیک ٹیک استعمال کی اہمیت کا سبق ضرور پڑھا دیا۔ ادب اس پر زیادہ توجہ دی جا رہی ہے۔

مہوں اور فیروز پور میں واقع مزید دو جی سی آئی اور بیٹنگ اطلاع دینے والے اسٹیشن بھی پاک فضائیہ کی فہرست اہداف میں نمایاں تھے مگر اب تک حملوں سے بچے ہوئے تھے۔ ۱۴/۱۵ ستمبر کی رات کو فیروز پور پاک آرمی کے توپخانے کے حوالے کر دیا گیا لیکن اس کے کوئی نتائج سامنے نہیں آئے۔ اسے ۱۹ ستمبر کو ان دونوں راڈار تعینات پر حملے کے لئے ہتھیار اور سرگودھا سے چار سپر طیاروں کے سیکشن تعینات ہوئے لیکن جب پتہ چلا کہ فیروز پور کا جی سی آئی وہاں سے ہٹا دیا گیا ہے تو راکٹ اور گن سے مدد ترک کرنا پڑا۔

مہوں راڈار پر ہتھیار کے اسکو اڈرن نمبر ۱۹ کے جوشیے فوڑی جی کے قیادت میں ۴ ایف ۴۰ طیاروں نے فوٹو مار پیاری کے حربے پر مدد کیا۔ اسکو اڈرن نے اپنے ہاتھوں کے نیچے ہزار ہزار پونڈ کے بارے کر اس طرح کے حملوں کی مشق کی تھی۔ حالانکہ اس کا ردوائی کے بارے میں کچھ تنویریں تھیں اس سے بیماری کے بہتر نتائج حاصل ہونے کی توقع بھی تھی۔ انڈین ایئر فورس کے مہوں اڈسے دو یا تین میل پر واقع اور پٹا کھٹ کے مگ ۲ ڈے کے قریب اس چھوٹے اور مخصوص ہدف کے لئے یہ طریقہ کار لازمی تھا۔

اس جگہ کے فاصلے کے پیش نظر سپر طیاروں کو اپنے ہاتھوں کے نیچے ایندھن کے فاضل ٹینک لے کر پرواز کرنا پڑی اور جیسے ہی سپر طیارے اپنے ہدف کے اوپر بلند ہوئے انہوں نے آئل پر پٹا کھٹ سے بندہ سٹن فضائیہ کے حیاروں کی پرواز کے احکامات سنے۔ سپر طیاروں کو فوٹو مار پیاری کے لئے نصف انداز میں لڑھکے ہوئے ہدف کے علاقے میں داخل ہو کر تیز رفتاری پر قبو۔ کھٹے ہوئے طیارے کو نیچے فوٹو مار کر ہٹا دیا گیا اور کمانڈر پیج کی ہدایت کے مطابق یہ سب کچھ دوبارہ شکن توپوں کی زد میں سے باہر رہتے ہوئے کرنا تھا۔ ہدف پر ہندی کی اس پابندی کی ہوا بازوں نے بڑی تیزی سے فوٹو ہی تشریح کر دلی اوداس میں سے زیادہ تر نے اپنے حملے میں بالکل قریب کر ہدف کے سر پر گولی مار دی۔ اس موقع پر یہ حربہ کام آ گیا۔ کمانڈر دو جی جی کے احاطے کے اندر گرے اور مہوں راڈار کی نشریات فوٹو بند ہو گئیں۔ بعد میں ہندوستانی فضائیہ کی کارروائیوں میں اس کا عمل دخل نہ ہونے کے برابر رہا۔



# ..... اور فضائی برتری کے استحکام کیلئے

ضائع ہو گیا جب ۱۱ ستمبر کو اسکو اڈرن لینڈ اس طیارے کے ساتھ غلطی سے پاک آرمی کے توپ خانے کا نشانہ بن گئے۔ لیکن حویل بازوں والا آر بی۔ ۵۷ ایف یا ۵۷ ڈی ۱ بھی وی ایچ ایف سے ایس تھا۔ ۲۲ دن کی جنگ میں اسکو ڈرن نمبر ۲۴ نے ایکٹروک ایکٹو ایف ایس کی ۳۸ پروازیں کیں جن میں سے زیادہ تر کا مقصد ہندوستانی راکا طیاروں کی گفتگو سن کر ان کی نقل و حرکت کے بارے میں پاک فضائیہ کے طیاروں کو اطلاع بہم پہنچانا تھا۔ وی ایچ ایف فریکوئنسی پر ہندوستانی طیاروں کو گمراہ کن اطلاع بہم پہنچانے کی کوشش سے کوئی خاص کامیابی حاصل نہیں ہوئی لیکن دشمن کے بیمار طیاروں کی نشریات سن کر اس وقت ان کی صحیح پوزیشن کا علم ضرور ہو جاتا تھا جب وہ راکار کی زد سے نیچے پرواز کر رہے ہوتے تھے اور اس طرح پاک فضائیہ کے مداخلت کا فیصلہ کو کارروائی کی اطلاع دی جا سکتی تھی۔

۶ ستمبر کے بعد اپنی جوابی کارروائی کے لئے پاک فضائیہ زیادہ تیار، ۵ طیاروں کے ذریعے رات کے وقت دشمن کے اڈوں پر مصلوب پراخصار کر رہی تھی۔ کبھی کبھی دن کی روشنی میں ایف۔ ۵۷ بھی ایسے اڈوں کے خلاف کارروائی کرتے جن کا دشمن نسبت کمزور تھا۔ جہاں تک فضائی برتری کا تعلق ہے پاک فضائیہ کے ایئر اسٹاف کا یہ عام خیال تھا کہ ہندوستانی ہواباز سپر سائڈ وینڈر اور ایف۔ ۱۰۳ سائڈ وینڈر اشتراک کے مقابلے میں اپنے طیاروں کی کمزوری پر یقین کے ساتھ شروع ہی سے سرکر آرائی سے گریز کر رہے تھے۔ جنگ کے بعد پاک فضائیہ نے سرکر آرائی سے متعلق انڈین ایئر فورس کے اس تحتہ تفہیم کی روشنی میں جس کے تحت سائڈ وینڈر کا مذاق اڑایا گیا تھا یہ بات اور زیادہ دلچسپ ہو جاتی ہے۔

ہندوستانی رپورٹ میں کہا گیا کہ "فضا سے فضا میں مار کرنے والے

ابتداءً آتے دو دنوں کی بیجاں ایئر معرکہ آرائی میں انڈین ایئر فورس کو پہنچنے والے حوصلہ شکن شدید نقصانات کے بعد بلاشبہ یہ جہاں تھا کہ پاک فضائیہ کو کشمیر میں چھب سے سیا کلوت لاہور سیکڑ اور سندھ راجستھن کے ہندو علاقے تک محاذ پر فضائی برتری حاصل ہو چکی تھی۔ ہندوستانی فضائی علاقے میں صورتحال اس سے مختلف ہو گئی۔ لیکن بری جنگ کے اہم علاقے میں پاک فضائیہ کا اہم مسئلہ یہ تھا کہ کسی کسی طرح انڈین ایئر فورس کو معرکہ آرائی کیلئے راقب کیا جائے۔ خاص طور پر ہندوستانیوں کی نظر میں اسکو اڈرن نمبر ۹ کے اشارہ کی تیز رفتاری اور وقت اتنی زیادہ بڑھ گئی تھی کہ ایف۔ ۱۰۳ کے بہت سے ہواباز محض سرکر آرائی کا موقع حاصل کرنے کی خواہش کے تحت ایف۔ ۸۶ پر تباہ دل چلتے تھے کہ شاید اس طرح ہندوستانی ہوابازان کے سامنے ہم جاتیں اور انہیں سرکر آرائی کا موقع مل جائے۔

خصوصی آلات سے ایس اسکو اڈرن نمبر ۲۴ کے دو آر بی۔ ۵۷ طیاروں کو وی ایچ ایف نشریات سننے کے آلات سے ایس کی گئی تھا کہ وہ ہندوستانی فضائیہ کے طیاروں کی آر ٹی ٹی گنوں سے ایس سے ہی پتہ چلتا تھا کہ ہندوستانی ہوابازوں میں پاک فضائیہ کے طیاروں سے سرکر آرائی سے گریز کا کافی رجحان موجود ہے۔ سرکر آرائی میں پاک فضائیہ سے پہنچنے کے لئے ہندوستانی ہواباز جو بہانے پیش کرتے وہ پاک فضائیہ نے ریکارڈ کرتے اور ان سے پتہ چلتا ہے کہ انڈین پائلٹ حیدر سے کی فرائی آلات آر ٹی ٹی کی کامی آئندہ سن کی گئی راکار کے کمزور رابطے یا ایسی ہی دیگر دھمات بیان کرتے تھے۔ ان میں سے کچھ تو بلاشبہ ہمیں نہیں لیکن پاک فضائیہ کے اپنے تجربے کے مقابلے میں یہ شرم زیادہ تھی اور اس سے متعلق افراد کے حوصلے کا بھی اخبار ہوتا تھا۔

وی ایچ ایف نشریات سننے والا ایک "ایئٹ" آر بی۔ ۵۷ اس وقت



تین بجے میں پہلی بار دوحریف ایک - ۲۰ لڑاکا  
 حیاہ فیروز پر کے قریب ایک دوسرے  
 کے سامنے ٹکے۔ پاک فضائیہ کے اسکواڈرون  
 نمبر ۹ کے ایک ایف - ۱۰۴ نے انڈین ایئر  
 فورس کے ۴۴ جگ - ۲۱ طیاروں سے سامنا  
 ہو گیا۔ اشارہ فائرنگی سطح پر اپنی سیرسک  
 رفتار رکھا کہ جگ طیاروں کو پیچھے چھوڑنے  
 میں کامیاب رہا۔ لیکن اس کوشش میں بس  
 ۴ اینڈ جن تقریباً شکست ہو گیا



عالم کے لئے اپنے عزائم سے سیر میں ایسی پروازیں جنہیں وہ جگ کیلئے  
 داند انا کہتے تھے 'بڑی دلچسپی کا باعث تھیں۔ حالانکہ اس کے لئے پاک فضائیہ  
 کے ٹاکا طیاروں نے اکثر اترسراد اس سے آگے بھی پروازیں کیں لیکن انڈین  
 ایئر فورس نے زیادہ تر اس چیلنج کو قبول کرنے سے انکار ہی کیا۔ ہندوستان کے  
 کسی رد عمل کے بغیر ایک ایف - ۱۰۴ روزانہ طلوع اور غروب کے وقت تقریباً نصف  
 گھنٹے تک آدم پورا اور ہواڑہ کے درمیان گشت میں مصروف رہا اور رات کے وقت  
 اشارہ فائر مزاحمت کے خوف کے بغیر ہندوستانی کینبرا طیاروں کا راستہ روک کر کھینچے  
 ہندوستان کے علاقے میں سوسل تک اندھ پلے جاتے تھے۔

۹ ستمبر کو ایک ایف - ۱۰۴ کے نقصان کے بعد جس کے بارے میں  
 پہلے یہ خیال تھا کہ وہ اپنے ہی شکار میسٹر جیڈرے کے پلے سے تباہ  
 ہوا ہے۔ پاک فضائیہ کے ایئر اسٹاف نے محسوس کیا کہ اشارہ فائرنگی تیز رفتار  
 کارکردگی پر ممکن اعتبار اس قسم کے عملوں میں مزید نقصان کا باعث ہو سکتا ہے۔ اس لئے  
 اشارہ فائرنگی پر وازیں دن کی روشنی میں ایک جوڑی کی شکل میں کی جانے لگیں  
 حالانکہ جنگ کے بقیہ دنوں میں انڈین ایئر فورس ایف - ۱۰۴ سے دودھ ہی رہی۔ یہ  
 بات دلچسپی سے غالی نہیں کہ پوری جنگ کے دوران ایف - ۱۰۴ کی دن کی روشنی  
 میں دفاعی پروازوں کے دوران دشمن کے طیاروں سے صرف آٹھ بار بھری ریلو  
 قائم ہوا اور اس عمل میں دوحریف مار گرائے گئے۔ اشارہ فائر نے مزید سرفروزی  
 رات کے وقت حاصل کی۔

یہ ۹ ستمبر ۱۹۶۵ء کا دن تھا جب غائبانہ تاریخ میں پہلی بار دوحریف ایک - ۲۰  
 طیاروں کا اس وقت فضائی معرکے میں سامنا ہوا جب فلاٹ بیفینٹنٹ حکیم  
 سرگودھا سے ایک اشارہ فائر میں لاہور کے اوپر ۱۵ ہزار فٹ کی بلندی پر گشت  
 کر رہے تھے۔ اس پرواز کا بنیادی مقصد ہندوستانی فضائیہ کے طیاروں کو معرکہ  
 آرائی کے لئے رافیل کرنا تھا اور ایف - ۱۰۴ معمول کے مطابق لپٹے ۲۰ گھنٹن

سائڈ ونڈر میزائل جس پر فضائی معرکوں کے دوران پاک فضائیہ نے بعد پھر  
 کی تھا۔ نیچے سطح کی دوسرے جہاں زیادہ تر فضائی معرکے ہوئے تھے فیروز ٹر  
 ثابت ہوا۔ اکثر جب بھی میٹ طیاروں نے دشمن کو معرکہ آرائی میں گھیرا تو وہ اس  
 ہتھیار کو پھینک دینے پر مجبور ہو جاتے تھے۔ حقیقت میں پاک فضائیہ کے  
 تقریباً ۱۰۰ سیر طیاروں میں سے صرف ۲۵ فیصد ہی سائڈ ونڈر سے ایس تھے  
 لیکن پوری جنگ میں کل ۲۲ سائڈ ونڈر میزائل کی فائرنگ سے دشمن کے ۹ طیارے  
 کی تباہی نفا میں پاک فضائیہ کی برتری کے حصول کے لئے ایک اہم منفرد بات  
 ہوئی اور سائڈ ونڈر زمین کی سطح سے ۵۰ فٹ یا اس سے کم پر زیادہ بلندی پر بھی  
 کامیاب ثابت ہوا بشرطیکہ استعمال کرتے وقت اس کا رخ مووی انداز میں  
 نیچے کی طرف نہ رہے۔

فضا میں اس برتری کو برقرار رکھنے ہوئے پاکستان کے لئے یہی ضروری  
 تھا کہ وہ اپنی اگلی صف کے ہوائی اڈے سرگودھا کے دفاع کے لئے جو کچھ ہے  
 جہاں جنگ کے تمام دنوں میں فوری مل کا ردائی کے لئے پراپیٹ - ۸۹ اور  
 دو ایف - ۱۰۴ مسلسل مستعدی کی حالت میں رکھے جاتے تھے۔ حقیقت میں  
 پاک فضائیہ کے ٹاکا طیاروں کیلئے فضائی دفاع کی ذمہ داری ایک اہم ترین  
 پابندی تھی جس کی تکمیل کے لئے صرف ایف - ۸۹ طیاروں نے ۹۳۲ پروازیں  
 کیں لیکن یہی ذمہ داری عربی گشتی پرواز اور ہوا تک کہ ٹاکا جھپٹ کی شکل اختیار  
 کر گئی۔ تاہم دفاعی مقامات پر مبنی گشتی پروازوں کا سلسلہ پورے موسم  
 برقرار رکھا گیا۔ اور ایف - ۸۹ طیاروں کی ٹرپیں سیالکوٹ لاہور و قصور  
 کے علاقے میں دشمن کو پاک آرمی پر حملے سے ڈر گئے اور انڈین ایئر فورس کی  
 طاقت کی کامدائوں میں مداخلت کرنے کے لئے مسلسل سرگرم عمل میں۔

ہندوستان کی سرحد کے اندر ایف - ۱۰۴ کی پرواز سے انڈین ایئر فورس  
 کو معرکہ آرائی کے لئے مشتعل کرنے کی کوششیں کی گئیں اور اسکواڈرون لیڈر





پاک فضائیہ کے ایف۔ ۱۵ اور ایف۔ ۱۷ کا ہندوستانی فضائیہ کے ٹیسٹ طیاروں سے کئی بار سامنا ہوا۔ لیکن پاک فضائیہ کے ہوا باز اس نسبتاً چھوٹے جگے اور بھی نقل و حرکت کے اہل حیات کو قابل وقعت نہیں گردانتے۔ حالانکہ ٹیسٹ کو ہندوستان میں سپرٹکن کہا جاتا ہے۔ مگر یہ صرف ہندوستانی پرایگشٹ ہے۔

پاک فضائیہ کے سپر سور اسٹار فائٹر دلوں ہی کے زیر استعمال تھے۔ لیکن آج کے آج کے ساتھ دیگر فضا سے فضا میں مارکر سوائے میزائل — سرگودھا کے لیے پروگرامنگ ٹولی میں۔ عزلی ملک میں بہت زیادہ استعمال ہونے والا یہ میزائل جس کی سودیت یونین نے بھی نقل کی، ۱۹۵۳ میں متعارف ہوئے کے ۲۵ سال بعد آج بھی زیادہ ترقی یافتہ شکل میں تیار کیا جا رہا ہے۔ ابتدائی طور پر یہ میزائل کے آرٹھی سٹریٹسٹ ایشین نے یہ میزائل تیار کیا تھا۔ اس وقت ساڈونڈر میں ۱۰ یونٹوں کی شرح پر ہمارے عزیز (دار ہینڈ) نصب تھے۔ اور ۵۹ یونٹ میزائل کی مار ۲ میں تک تھی۔

دائے قاضی ٹینک کے بغیر عوامی ذکر رہتا لیکن اس کے بازوؤں کے نیچے ساڈونڈر موجود تھے۔ لاہور سے فلاٹ ایفینٹ حکیم نے جنوب کی سمت فیروزپور کی طرف بڑھنا شروع کیا۔ جہاں انہوں نے ۲۵ ہزار فٹ کی بلندی پر جانے سے پہلے سات یا آٹھ منٹ تک چکر لگائے۔ اس وقت سیکرٹ نے اطلاع دی کہ ہوا باز سے انڈین ایئر فورس کے وڈیکٹن



فضا میں بلند ہونے ہیں۔ ایف۔ ۴۰ اسے درخواست کی گئی کہ وہ ایک لوہے کی گولے  
 حالانکہ اس وقت تک فلات یفینٹنٹ حکم اپنے ایندھن کی سطح کے بارے میں  
 فکر مند ہونے لگے تھے۔ ان کے ایندھن کی حالت نے جدی اڑنے پر واپسی کو  
 لازمی بنادیا لیکن اس وقت یکسر نے انہیں مطلع کیا کہ ہندوستانی ڈاکا جیاسے  
 اسٹارٹس سے بھری رابطے کی اطلاع دے رہے ہیں۔ تب فلات یفینٹنٹ حکم  
 نے کئی ہزار فٹ نیچے ایک میٹ جیادہ دیکھا جو ممکنہ جیلے کی زد میں آسکتا تھا۔ اور  
 اس کے ساتھ ہی ان کی نظر ایک اور میٹ پر پڑی جو زمین ان کے نیچے تھا۔

اور جیسے ہی انہوں نے پہلے میٹ پہلے سا ڈھنڈھ سے جیلے کے لئے  
 تیار ہوئے کیا اور ایف۔ ۴۰ کے بعد میزائل کا سرٹائی دینے لگا فلات یفینٹنٹ  
 حکم نے محسوس کیا کہ ڈھنڈھ سے وقت دو دو فٹل سے زائد قوت استعمال کیے  
 ہیں اور یہی اسے آر۔ ۹۰ فائر کرنے کی متعین حد سے زیادہ ہے۔ اس لئے انہوں  
 نے آر۔ ۹۰ سے رخ تبدیل کیا اور سکون کے ساتھ نیچے آنا شروع کر دیا۔ تب یکسر نے  
 خبردار کیا۔ کچھ جیادہ سے ۲۶ ہزار فٹ کی بلندی سے ان کی طرف فوج لگے ہیں  
 فلات یفینٹنٹ حکم نے اوپر دیکھا تو انہیں ہندوستانی فضائیہ کے جیادے اپنے  
 دائیں ہاتھ پر کچھ دیکھ کر آئے حکم نے بعد ہی پہچان لیا کہ یہ میگ۔ ۳۱ جیادے ہیں۔

اب وہ میٹ کو جوں گئے اور فوراً ہی ان میگ۔ ۲۰ کا نشت کاروں کی طرف  
 جھٹ پڑے لیکن انہیں بعد ہی اس اس سوگے کو ہندوستانی کی طرف مزید آگے بڑھ  
 رہے ہیں۔ اپنے ایندھن کی نازک صورت حال کے پیش نظر وہ فوراً مختلف سمت کی  
 طرف پھٹ گئے اور پوری قوت کے ساتھ نکلے ہوئے انہوں نے دیکھا کہ میگ۔ ۲۰  
 کا بیٹہ اپنے جیادے کے بازوؤں کو اوڑھ کر حرکت دے کر ایف۔ ۴۰ کو  
 تلاش کرنے کی کوشش کر رہا ہے۔ فوج لگ کر نکلنے کی کوشش میں اسٹارٹس فلات  
 کا اپنا تک دو میگ۔ ۲۰ جیادوں سے ماننا ہو گیا جو اوپر سے ہر سے اس کی طرف  
 آ رہے تھے اور اسٹارٹس نے فوجیوں کو پلان سے ہٹانے پر مجبور ہو گیا۔ جبر پور قوت کے  
 ساتھ درختوں کی بلندی تک فوج لگ کر فلات یفینٹنٹ حکم اپنی سپر سونک رفتار  
 ایک اور ایک بڑھانے میں کامیاب ہو گئے۔ حالانکہ یکسر نے بتایا کہ اب  
 بھی ان کا کچھ کر رہے ہیں لیکن پاک فضائیہ کے جیادے کو ملحقہ کوئی بھی سیل پر میگ کی  
 رفتار سے باز نہیں ہو سکتی۔

لیکن تکلف وہ صورت حال سے نجات کی کاوش ایک سبب مقصد تھی۔ حالانکہ  
 وہ تقریباً ایک انٹیمک ایندھن کے استھان کو روک کر واپس آنے کی کوشش کرتے  
 رہے لیکن یہی سیل پوری قوت کے ساتھ ۹۰ سیکنڈ گزرنے کا مطلب یہ تھا کہ  
 ایندھن ۵ ہزار گیلن فی گھنٹہ کی شرح سے استعمال ہوتا رہے۔ فلات یفینٹنٹ حکم  
 دشمن کے علاقے میں کافی اندازہ اپنے اڑنے سے تقریباً سو میل دور تھے اور ان کے  
 اڑت بنا رہے تھے کہ جیادے میں صرف ۵۰۰ پونڈ بے پی۔ ۴۰ باقی رہے۔ معمول  
 کے مطابق ایف۔ ۴۰ کو زمین پر اترنے وقت تقریباً ۱۲۰۰ پونڈ ایندھن کی سطح  
 دکھائی دیتی ہے۔ راستہ بہ لئے کی صورت میں مزید محفوظ ایندھن ضروری ہوتا ہے۔

صاف تھا ہر حال کہ ایف۔ ۴۰ اسے گودھا نہیں پہنچ سکے گا اور پاکستان کی  
 سرحد کے اندر پہنچنے کے لئے فلات یفینٹنٹ حکم نے ایندھن بچانے کی غرض سے  
 زیادہ بلندی پر جانے کا فیصلہ کیا۔ ۲۵ ہزار فٹ کی بلندی پہنچ کر ایندھن کی بہت  
 کم بے معمول کی رفتار اختیار کرنے کے بعد پاک فضائیہ کے جیادے نے یکسر سے  
 رسالہ والا کے فائر مستقل ہوائی اڑے پر پہنچنے کا راستہ دریافت کیا اور جب رسالہ والا  
 شہر نظر آنے لگا تو انہوں نے نیچے آنا شروع کر دیا اور جب ۱۴ ہزار فٹ کی بلندی پر  
 پہنچے یعنی تقریباً ہوائی میدان سے ۱۰ میل دور تو ایندھن فراہم کرنے والے پیپ کی اشکال  
 روشنی یہ بتانے کے لئے جلنے لگی کہ اب جیادے کے ٹینک میں دباؤ قائم رکھنے  
 کے لئے ضروری جی پی۔ ۴۰ باقی نہیں بچا ہے۔

اب اس کے بعد ضرورتوں کو سہاگ کر کے قوت مل کے بغیر ہی رسالہ والا  
 سوگئی تھی لیکن ۲۴۰ یا ۲۵۰ فٹ کی کم سے کم رفتار پر آجیلے کے باوجود ایف۔ ۴۰  
 کو گولہ باریک کے لئے متوازی ناویے کی ضرورت ہوتی ہے لیڈنگ کے لئے  
 دوسرے کسی چکر کا سوال ہی نہیں تھا۔ فلات یفینٹنٹ حکم نے نصف فلیپ اور  
 انڈر کنٹرول کر لئے اور ایک خوبصورت اڈاڑے سے رسالہ والا پہنچ ڈال دیا۔  
 انہوں نے وہیل بریک اور دم والے پیراشوٹ کی مدد سے جیادہ روکا جب وہ  
 رن وے سے جیادہ کوڑھ سے تھے تو ایندھن کی کمی کی وجہ سے اس کا آئین مل  
 اٹھا لیکن ہوا بازی کی شاندار بھارت سے انہوں نے پاک فضائیہ کو ایک قیمتی  
 اور ناقابل تلافی نقصان سے بچایا۔

حالانکہ پاک فضائیہ کا فیصلہ یہی تھا کہ ان تیز رفتار روسی جیادوں سے  
 معرکہ آرائی فیرو انشمنڈانہ حمل ہو گا لیکن پھر بھی اگر حالات بہتر ہوتے تو ایف۔ ۴۰  
 یقیناً ٹک سے اچھڑتا۔ اپنے شلٹ نما بازوؤں کے ساتھ ٹک شاہد زنی اشارہ فائر  
 پر مدد گزرتے وقت سخت حاصل کر رہے تھے مگر ایف۔ ۴۰ کو تیز رفتاری کا فائدہ حاصل  
 تھا۔ میگ۔ ۲۱ سے مزید کوئی راہ نہ ہونے کی وجہ سے ایف۔ ۴۰ کے لئے ہندوستانی  
 فضائیہ سے معرکہ آرائی کا موقع حاصل کرنا تقریباً ناممکن ہی رہا۔

بہاں تک کہ انٹرین ایئر فورس کے ڈاکا جیادوں کے اڈوں پر دن کی  
 روشنی میں بھی پرواز کا بھی کوئی رد عمل نہ ہوا۔ اسکو اڈن نمبر ۹ کے ایک ہوا باز  
 آفتاب عالم فوج نے جوازہ کی تعداد ویر حاصل کرنے کے لئے دن کی روشنی میں  
 کم از کم تین پروازیں کیں اور یہ اڈاڑہ لگا دیا کہ ہوائی ڈیسے کے اوپر سے کئی بار  
 گزرنے کے باوجود اسٹارٹس نے فائر کی رفتار نے ہندوستانیوں کو جوابی کارروائی  
 کی جہت ہی نہیں دی۔ ہندوستان کی سرحد کے کافی اندہ واقع ہوائی اڈوں کے  
 جائزے کے لئے اسکو اڈن نمبر ۲۰ کے سمت رنڈ آر۔ ۴۰ کی کارروائی  
 میں بھی عجب داشت کے لئے ایف۔ ۴۰ استعمال کئے گئے۔ اسٹارٹس نے فوجیوں  
 ہی اس بات کی ضمانت تھی کہ جوابی کارروائی کا سامنا نہیں ہو گا۔ جوازہ پر ڈرائی ۳۲  
 کے معافتی مشن کے دوران کچھ ہفتہ جیادے دور دیکھے گئے لیکن وہ پاک فضائیہ  
 سے دور ہی رہے اور ان جیادوں نے کسی مزاحمت کے بغیر جائزے کا کام پوری



اسکاؤٹن شہرہ کے ایک فوٹو کانڈر، فوٹو فٹنٹ فلانڈر خان کے کور  
سپورٹ کاروائیوں میں خاصی مہارت حاصل کی۔ کور اپنی کاروائیوں میں ہندوستان کے  
کم از کم پانچ ٹینک تھام کیے، انہیں ساتھ جرات عطا کیا گیا۔

رکھا۔ ایک اور موقع پر دوائف۔ ۱۰۴ لاہور کے اوپر گشت کے لئے سرگودھا  
سے روانہ ہوئے۔ جہاں سیکھنے والے انہیں ۲۵ ہزار فوٹ کی بلندی پر چند غیر شناخت  
شدہ طیاروں کی طرف جانے کی ہدایت کی۔ اشارہ فائٹر کے میڈر نے ان طیاروں  
کو تقریباً سات سو دور سے دیکھ کر شناخت کر لیا۔ یہ ہندوستانی فضائیہ کے ہنٹر  
تھے۔ پاک فضائیہ کے میڈر نے ان کا رابطہ نوٹ کیا۔ لیکن ان کے نمبر فلائٹ  
ییفٹینٹ عارف منظور نے اپنے راڈار پر ہنٹر دیکھ لئے تھے۔ انہوں نے قیادت  
سنبھالتے ہوئے جیسے ہی سیک ۸۵ کی رفتار پر ہنٹر طیاروں کو قابو کرنے کی  
کوشش کی ہندوستانی فضائیہ کے دونوں طیارے بائیں طرف مڑ گئے۔ غالباً  
انہیں امرتسر راڈار نے ایف۔ ۱۰۴ کی موجودگی سے خبردار کر دیا تھا۔

ایک ہنٹر اپنی پشت پر پٹا اور انگریزی حرف 'ایس' کی شکل میں نقل حرکت  
کے ساتھ نکل بھاگا جبکہ دوسرا بھل گئے وقت ڈرائنگ دائرے سے مڑا۔ فلائٹ  
ییفٹینٹ منظور نے دیکھا کہ یہ طیارہ کم از کم تین بار بھٹکے سے رکا اور اُچھلا۔  
اس وقت تک ایف۔ ۱۰۴ ایک دوسرے سے جدا ہو چکے تھے۔ لیکن فلائٹ  
ییفٹینٹ منظور دوسرے ہنٹر کے ساتھ لگے رہے تاکہ جیسے ہی رخ موڑتے ہوئے  
نقل کی قوت کم ہو تو سائڈ وینڈر سے وار کیا جاسکے۔ اس کے ساتھ ہی انہوں نے  
ہنٹر سے اپنا فاصلہ کم کرنے کی کوشش بھی جاری رکھی تاکہ اگر ضرورت پڑے تو  
ولکن توپ بھی استعمال کر سکیں۔ ۵ ہزار فوٹ کے فاصلے سے انہوں نے اپنی گن کی  
شست طیارے کے آگے درست کی لیکن انڈین ایئر فورس کے طیارے نے  
اپنا پیکر اوڑھ لیا تھا اور وہ اشارہ فائٹر کے سائڈ اسکرین کے پاس سے گزرتا  
ہوا نظر آیا۔

اشارہ فائٹر کے دائرے کو مکندہ تک ٹنگ کرتے ہوئے فلائٹ ییفٹینٹ  
منظور نے اپنی رفتار تقریباً ٹینک ۲۰۰۰ کھنے کے لئے ہاد کھوں دیا۔ اور اسی وجہ  
سے وہ اپنے نمبر ایک کی طرف سے علاقے میں دشمن کے طیاروں کی موجودگی کی  
ڈرائنگ کے باوجود مدخلت کے بارے میں بے فکر تھے۔ ایف۔ ۱۰۴ نے اپنے  
پر عزم حریف کو دفن کرنے کے لئے چار بار کوشش کی لیکن ہر بار ہنٹر اشارہ فائٹر  
کی گرفت سے لکھنے میں کامیاب ہو گیا۔ حالانکہ اس عمل میں اس نے دوبار بھٹکے  
کھائے۔ آخر کار فلائٹ ییفٹینٹ منظور نے محسوس کر لیا کہ یہ محض زپا کرنے  
والی صورت حال ہے ان کا ایندھن بھی ۲۱ سو پونڈ کی سطح تک نیچے گر چکا تھا اور وہ  
آدم پور کے قریب تھے۔ اس لئے وہ پوری قوت سے ہندو ۳۹ ہزار فوٹ  
کی بلندی پر پہنچ گئے۔ انڈین ایئر فورس کے جوا بازوں نے فضائی بھارت کا یہ  
معیار ہمیشہ پیش نہیں کیا۔ حالانکہ ہندوستانی فضائیہ کے پاس بڑی تعداد میں

تجربہ کار ڈاکا مبارہوا باز موجود تھے جو دیگر معرکہ آرائیوں کو برابر چھڑ چکے تھے  
جبکہ انہیں پاک فضائیہ کے ایف۔ ۱۰۴ کا سامنا تھا اور ایف۔ ۱۰۴ کی نسبت بہ  
کو مزید دکھانے میں ہندوستانی فضائیہ کے جوا باز ڈرائنگ جھبک کا مفاد بڑھاتے  
کیونکہ ان کے ہنٹر اور ٹیسٹ دونوں ہی سبر سے خاصے تیز رفتار تھے۔

اس کے باوجود جنگ کے پہلے چند جنگی معرکوں کے بعد صرف بائیں  
ایسے مواقع آئے جن میں پاک فضائیہ کے فائٹ گر سبر طیارے ہندوستانی  
فضائیہ کو فیصلہ کن معرکہ آرائی کئے آکسائیک۔ جزوی طور پر یہ جنگ کی حالت  
کی بنا پر جوا میں پر ۱۵ ستمبر کے بعد زپا کرنے والے جوا کی کیفیت جاری ہوئی  
تھی۔ حالانکہ پاک فضائیہ کی مدد سے پاک آرمی نے کہیں زیادہ بڑی ہندوستانی  
فوج کو دھکے دی اپنی صلاحیت نسیم کر دیا تھی لیکن اس کے پاس اتنے دس  
نہیں تھے کہ وہ دشمن کو پاکستانی سرزمین سے مکمل طور پر باہر دھکیلنے کے لئے  
جوابی حملہ کر سکے۔ ساتھ ہی پاک آرمی ایویشن اور سپاہی میں ٹھنک قوت سے بھی  
دو چار جہاز تھی اور جب بری جنگ کی صورت حال میں جہاز جاری ہونے لگا تو  
پاک فضائیہ کے کانڈر انجیف کو سوچنا پڑا کہ زپا کرنے والے یہ صورت حال  
کب تک جاری رہے گی اور آخر کار ڈرائنگ نے فضائی معرکہ آرائی کا نذر کو گئے  
کا فیصلہ سدا کر دیا تاکہ پاک فضائیہ کو ایک قوت کی حیثیت سے برسرِ ممکن جوبہت  
تک محفوظ رکھا جاسکے۔

کچھ بھی تھا پاک فضائیہ کو ہندوستانی فضائیہ سے معرکہ آرائی میں جوبہت  
حاصل ہوئی تھی اسے برقرار رکھنے کے لئے برہم کی عمل کا دو دنوں کا سہارا  
رکھا گیا۔ سبر طیاروں کے پانچ معرکے جنگ کے آخری دنوں میں ۱۰ ستمبر سے  
ہوئے۔ اور یہ چند موقع تھا جب پاک فضائیہ کی ترقیت نے خود کو مددی جہاز  
سے حریف سے برتر پایا۔ سرگودھا کے ۲ ایف۔ ۱۰۴ تصور کے ملانے میں ہندو





کی سرحد کے دس میل اندر عربی گشتی پرواز میں معروف تھے۔ جرأت مند اسکوڈرن  
یڈر میز اس کے قائم تھے۔ ان کے ساتھ فائنٹ یفلینٹ بھی فیرا اور سیل  
چودھری فیرم کی میٹ میں اور فٹانگ آفیسر کیم بھی فیرم پر موجود تھے۔ بیکر  
کے فائنٹ یفلینٹ فاروق میڈر اس سیکشن کو کنٹرول کر رہے تھے۔ انہوں نے  
ملاقات میں دشمن کے حیاروں کی ممکنہ موجودگی سے خبردار کیا۔ بعد میں سیل چودھری  
نے اس معرکے کے بارے میں بتایا۔

وہ وڈیٹ حیار سے نیچے جوالہنے منتظرانہ کی وجہ سے ڈر کھڑے  
نظر آئے۔ جب وہ جاسے تعاقب میں ایک چکر لگانے کی حالت میں تھے تو جارا  
ان سے بھری رابطہ قائم ہوا۔ اسکوڈرن یڈر میز نے پیچھے نہیں ٹیٹ شناخت  
نہیں کیا۔ وہ آرائی پرواز وری۔ "ہنر ہائیں طرف" تب میں نے اپنے فیرم کو  
ٹینک چھینک کہا نہیں طرف بٹ جانے کے کہا۔ اس وقت ٹیٹ جاسے  
اوپر سے گزرتے اور انہوں نے یڈر اور فیرا فائنٹ یفلینٹ بھی پر میں کا  
ایک ٹینک بھول گیا تھا۔ گویا جہازیں اور جیسے ہی میز فیرم میں نے دیکھا کہ  
اسکوڈرن یڈر میز نے پیچھے ٹیٹ کے عقب میں پوزیشن سے وہ جوبت قریب  
سے فائنٹ یفلینٹ بھی پر کافی کشیدہ کر دینے سے ڈر کر رہا تھا۔ میز نے  
فیڑکی اور فرائی ٹیٹ گاڑے سفید دھوئیں کی ایک دھار چھوڑا۔ ہوائیں کی  
طرف پھاڑا۔

اس مرحلے پر دوسرا ٹیٹ معرکے سے نکل سکتا تھا اور انٹمنڈی کا تقاضا  
بھی ہی تھا۔ مگر اندھی بیرونی کانیٹ ۳ سیپر حیاروں کی فائبریشن پر ٹیٹ پڑا  
وہ یقین میں اس کا پائلٹ اسکوڈرن یڈر میز کے عقب میں جا پہنچا۔ آرائی

مشرق پاکستان کے اسکوڈرن فیرم نے انڈین ایئر فورس کے ڈوس کے خوف  
قرمانعت و جن کاروائیوں میں وہ سیپر حیاروں کے نقصان سے ۲۴ ہندوستانی  
حیاروں کو تباہ کیا۔ جنگ کے بعد کمانڈر انچیف اس اسکوڈرن کے اراکین سے ملاقات  
کر رہے ہیں۔

پر جوش مسرت سے بھلاتے ہوئے بتا رہے تھے کہ وہ "ت کو کچھ پی کریشن"  
نہیں گے۔ انہوں نے قسم کھائی تھی کہ جب تک دشمن کا ایک حیارہ نہ گرا لیں گے  
انکو مل کو ہاتھ نہیں لگائیں گے۔ اسکوڈرن یڈر آرائی پر سب کو یہ جانتے تھے  
کہ انہوں نے ایک ٹیٹ مار گرایا۔ وہ اس میں ملنے مشغول تھے کہ ہم میں سے  
کوئی بھی ان کی نشریات میں مداخلت کر کے فیرا نہ کر سکا کہ دشمن کا دوسرا حیارہ  
ان کے عقب میں فارو ہو چکا ہے۔

بہیں فوراً کچھ کرنا تھا اس لئے میں نے اپنے سیپر کو ۸ درجہ قوت ٹیٹ کے  
ساتھ احواف میں رخ موڑتے ہوئے فیرا کو داغ از میں بھٹکا دیا۔ میرے فیرم  
افٹانگ آفیسر بھی اس کے پاس میرے عقب کی حفاظت جاری رکھنے کے لئے  
وقت نہیں تھا مگر وہ اس وقت میرے ساتھ تھے جب میں نے بدوی سے ٹیٹ  
کاٹ ڈالیا۔ میں اپنی شست درست کرنے کا انتظار نہیں کر سکتا تھا۔ لیکن قریبی  
فائنٹ سے ایک جہازیں برسٹ سے ٹیٹ کے بیرونی بازو پر ضرب لگا دی اور  
اس نے فوراً راستہ بدلتے ہوئے فٹا بازی کائی اور پھر وہ تیزی کے ساتھ سیپر  
حیاروں سے دھڑلنگ گیا اس نے اس پر پھر کچھ گویاں چلائی اور جب وہ کچھ  
دور تھا تو میں نے ایک ساڈ فٹ فٹا کر دیا۔



بچے اڈے پندرہ سو فوٹی جیپ کی قیادت میں نمبر ۱۹ اسکواڈرن کے شہر میں سری لنگر کے اڈے کے علاقے گنی کار وانیاں گئیں۔ اور گنی بندرستان لیباروں کو تہہ کیا جن میں ایک سی۔۱۰۰ ٹرکس بھی شامل تھا۔

اسی درمیان فلاٹ ییفینٹ بھیٹی نے دوسرے نیٹ کے عقب میں پوزیشن منبھال لی جس پر انہوں نے کسی خاص فروشی کے بغیر فائرنگ کی نیٹ پینے کی ہر نیٹ کے جوف راکٹا ہل گیا۔ فائر کے لئے بندوستانی ہوا۔ انہوں کی یہ مقبول حکمت عملی تھی۔ فلاٹ ییفینٹ بھیٹی نے پھر فاصلہ کم کرتے میں کامیابی حاصل کر لی اور یہیں اس وقت جب وہ فائرنگ کرنے والے تھے ایک اور سپر ان کے اور ہدف کے درمیان سے گزرا اور نیٹ فرار ہونے میں کامیاب ہو گیا۔ اس دن آل انڈیا ریڈیو نے فلاٹ ییفینٹ گورن جھونڈ راک ہلاکت کا اعتراف کرتے ہوئے بتایا کہ وہ اپنا نقصان زدہ طیارہ اڈے پر واپس لانے میں کامیاب ہو گئے مگر طیارہ اتارنے کے بعد ہلاک ہو گئے۔ ان کی ارتھی میں ہندوستان کے صدر نے شرکت کی۔ لیکن فلاٹ ییفینٹ بھیٹی کے کہتے ہیں صرف ایک نیٹ کو نقصان پہنچانے کا اہتمام کیا گیا۔

۱۴ ستمبر کو عربی گشتی پر واز پر موجود چار سپر طیاروں کا ہور کے علاقے میں چار نیٹ طیاروں سے سامنا ہوا۔ لیکن ہندوستانی طیاروں نے معرکہ آرائی سے گریز کیا اور اپنی تیز رفتاری کا فائدہ اٹھاتے ہوئے غوطہ کھ کر نکل جہگے۔ دو دن بعد جب اسکواڈرن لیڈر عام اپنے فلاٹنگ آفسر ایم آئی شوکت کو نمبر ۲ کی حیثیت لئے ہوئے ہوا وہ اور آرم پور کے ہندوستانی اڈوں سے صرف دس سین دور ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی پر گنگ کو دانہ ڈالنے کے لئے عربی گشتی پر واز کر رہے تھے تو انڈین ایئر فورس نے چند ہنٹر طیاروں کے ذریعے اس پہنچ کو نہیں کر پیا۔ سیکر کی رہنمائی کی مدد سے کافی اندر تک پہنچ جانے کے بعد اسکواڈرن لیڈر عام نے جی سی آئی اسٹیشن سے اپنی پوزیشن چیک کی کہ جو بحال کا دنگ مین صرف تین سو گھنٹوں کی پرواز کا دایف ۹۶۰ پر ۸۰ یا ۹۰ گھنٹے کے فاصلہ پر ہے کے ساتھ تو آموز اور نو عمر بھی تھا۔

”جب میں نے آخری بار اس نیٹ کو دیکھا تو وہ مکیم کرن کے اوپر سیدھا نیچے جا رہا تھا۔ پاک آرمی اور میرے نمبر ۲ کی رپورٹ کے مطابق وہ زمین پر چلا گیا لیکن مجھے یقین نہیں تھا۔ اس لئے میں نے صرف نقصان پہنچانے کا دعویٰ کیا۔ اسی رات آل انڈیا ریڈیو نے بتایا کہ دو نیٹ طیاروں نے چار سپر طیاروں کو گھیر لیا اور پاک فضائیہ کے چاروں سپر مارگر لے گئے۔ حقیقت میں بلاشبہ ہم نے ایک بھی سپر نہیں گنوا یا۔“

تعب فیزیات یہ ہے کہ ۱۳ ستمبر کو اگلا معرکہ فضائی برتری کے پہلے معرکے کی جو ہولناکی تھا۔ اس بار چار سپر طیارے ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی پر بندوستانی سرحد کے تیس چالیس میل اندر امرتسر یا اس کے علاقے میں حملہ گشت کر رہے تھے۔ ان طیاروں کو فلاٹ ییفینٹ یوسف علی خاں اور بھیٹی کے ساتھ فلاٹنگ آفسر ملحق خاں اور کریم بھیٹی اڑا رہے تھے۔ ہوا زہ سے دو نیٹ پاک فضائیہ کے پہنچ کا جواب دینے کے لئے فضا میں جہد ہوئے۔ بعد میں یہ اطلاع ملی کہ انڈین ایئر فورس کے طیاروں کی ہنگامہ داشت کے لئے ان کے اوپر گ ۳۱ طیارے بھی موجود ہیں۔ دونوں طرف سے رابلہ بیک وقت قائم ہوا اور جب سپر طیاروں نے اپنے ڈراپ ٹینک گرائے تو تقریباً پورا بھرا ہوا ایک ٹینک فلاٹ ییفینٹ یوسف کے پورٹ ونگ کے ساتھ بھول گیا لیکن نیٹ سے معرکہ آرائی میں ان کے لئے یہ کوئی رکاوٹ نہ بن سکا۔ ہندوستانی فضائیہ کے لڑاکا طیارے نے عمودی میلن میں اپنی اعلیٰ تیز رفتاری کا فائدہ حاصل کرنے کے بجائے ۲۵ ہزار فٹ کی بلندی سے ۳ ہزار فٹ کا پورا معرکہ افق کی متوازی سطح پر مکمل کرنے کی عملی کی اور آخر اس کے نتیجے میں یوسف نے درجہ فوقت ثقل استعمال کرتے ہوئے اس کی ڈم پکڑ لی اور جیسے ہی اس کے ہاؤشسٹ کی زد میں آئے انہوں نے اپنی ۵۰۰ پونج کی مشین گن سے دو سیکنڈ کا برسٹ یعنی کل ۴۰ گولیاں برسادیں۔ انہوں نے نیٹ پر برسٹنگ ضرب لگتے دیکھی اور مزید ایک مختصر برسٹ کے بعد شعلوں میں پنا ہوا نیٹ دریا سے بیاس سے تقریباً دس میل دور عمودی انداز میں زمین کی طرف غوطہ کھا رہا تھا۔

سمبر ہماروں کو ۱۸۰ درجہ پرواہیں مڑنے کی ہدایت کرتے ہوئے سیکر نے بتایا کہ ہواڑہ بائیں طرف دس میل پر ہے۔ ساتھ ہی پاک فضائیہ کے جوائنٹس نے خبردار کیا کہ ہندوستانی فضائیہ کے طیارے مائلت کے لئے بلند ہوتے ہیں یہ جانتے ہوئے کہ عالم کے ساتھ ایک ناخبرہ کارڈنگ مین ہے۔ سیکر نے پوچھا "تم ڈانا چاہتے ہو؟" عالم کا جواب اثبات میں تھا۔ "اب ہم یہاں ہیں تو ہم کو لڑنا ہی ہے۔" ہندوستانی فضائیہ کے ہنٹر ہیاروں کی پوزیشن پر مسلسل کنٹری سے سیکر نے عالم کو پوری طرف ناخبرہ کھا اور آخر انہوں نے چارے پانچ ہزار فٹ کی بلندی پر ہنٹر ہیاروں کو اپنی طرف آتے دیکھ لیا۔ عالم نے لپٹے دنگ مین سے کہا۔ "ہنٹر ہیاروں پر چھٹ پڑو۔" اور پھر معرکہ شروع ہو گیا۔ عالم بتاتے ہیں۔ "وہ بہت تیز آؤں گے۔ ہم ایک ۸۰ کی رفتار پر تھے لیکن وہ نابا" ایک ۹۰ یا اس سے زیادہ کی رفتار پر فوڈ لگا رہے تھے لیکن وہ ہمارے دائرے میں خود کو قائم نہ رکھ سکے۔ اس لئے یو۔ یو۔ ہر زک ممکن حمل اختیار کر لی۔ اور جب میں نے پیچھے آنا شروع کیا تو وہ دونوں دھماکے سے نکل گئے۔ ہم نے ۱۳ یا ۱۲ ہزار فٹ کی بلندی تک ان کا تعاقب کیا لیکن وہ عمودی انداز میں بلند ہوتے ہوئے میلے ہو گئے۔ ایک ہنٹر نیچے کی طرف چلا گیا جبکہ دوسرا جس کا میں تعاقب کر رہا تھا ہنٹر فٹ کی بلندی پر رہا جیسا۔ میرا خیال ہے کہ ہنٹر ۹۰ درجہ قوت ثقل استعمال کر رہا تھا اور جب میں نے پہلے درجے قوت ثقل پر اس کے ساتھ رخ موڑا تو میرا ہوا جھٹکے کھانے لگا۔ میں سمجھا کہ مین دبانے کے باوجود شاید ڈاپ ٹینک نہیں گریں گے جس کی وجہ سے وہ دیکھ تو ہمارے کے دونوں بازو صاف تھے اس کا مطلب یہ تھا کہ میں کو زیادہ قوت ثقل استعمال کر رہا تھا۔

"میں جب ۹۰ درجہ قوت ثقل پر تھا تو میں نے ہنٹر پہلی بار ماری حالانکہ میری گن کی شلست اس پر لگی ہوئی تھی مگر میں اسے ضرب نہ لگا سکا اور اسی وجہ سے ہندی کی طرف جا ہی رہے تھے کہ قوت ثقل نے کمزوری دکھانا شروع کر دی لیکن جب میں نے دوسری بار ہنٹر فائر کیا تو میرا نشانہ ٹھیک چٹا۔ اور میرے برٹ پردہ آگ کے گولے میں تبدیل ہو گیا تب تک پلٹا اور اپنے دنگ مین کو تلاش کرنے لگا۔ وہ میرا ساتھ نہ لے سکا تھا اور دوسرے ہنٹر کے ساتھ معرکہ آرائی میں مصروف تھا حالانکہ وہ مجھے بہت قریب نظر آ رہا تھا مگر اس سے میرا ریڈیو رابطہ قطعی طور پر منقطع ہو چکا تھا۔ میں نے ہنٹر کو اس سے جدا ہوتے دیکھا۔"

"اس ہنٹر نے مجھے دیکھ لیا لیکن وہ اپنے اوڑے کے قریب پہنچ چکا تھا۔ اس لئے وہ معرکہ آرائی قبول کرنے کے لئے تیار نہیں تھا۔ اس نے مجھے سے رٹا موڑا اور تیزی سے فوڈ لگا کر نکل گیا حالانکہ میں نے جہاں تک ممکن ہو سکا۔ اس کا قریب تر تعاقب کیا۔ مجھے معلوم تھا کہ ہم ہواڑہ کے اوڑے کے قریب پہنچ چکے ہیں۔ مجھے کسی جہاں کا بھی اندازہ تھا لیکن اس نے اپنا عقب صاف کرنے کے لئے سول سی کٹ ل اور مجھے پیچھے چھوڑ گیا۔ میں نے اس کا تعاقب کرتے ہوئے ایک ۹۰ یا ۹۵ ہزار فٹ پر ہنٹر فٹ تک فوڈ لگا دیا اور جب میں نے محسوس کیا کہ اس کی رفتار

کم ہو رہی ہے تو میں نے اس پر ایک ساؤنڈر فائر کر دیا۔ اس میزائل کے ساتھ کچھ گڑبڑ ہو گئی تھی فائر کرتے ہی یہ ۹۰ درجے پر پہنچ چکا تھا۔

میں نے اس کا پیچہ کرتے ہوئے فوڈ جاری رکھا اور پھر اپنا دوسرا ساؤنڈر فائر بھی فائر کر دیا۔ میں نے اس کے بازو کی جڑ پر ضرب لگائی اور جب اس سے دھواں نکلنے لگا تو میں نے دیکھا کہ ہم ہواڑہ پہنچ چکے ہیں۔ میں ابھی تک ہندوستانی سرمد کے کافی اندھا تھا اور ایندھن کی قلت محسوس کر رہا تھا۔ اس لئے میں پلٹا اور درختوں کی سطح پر پہنچ آ گیا۔ جب میں پاکستان اور ہندوستان کی سرحد بنانے والے دریائے راوی پر پہنچا تو ایندھن بچاؤ کے لئے اوپر بلند ہو گیا۔ مجھے اپنے ہنر کے نتائج جو جانے کا سخت افسوس تھا اور میں لاشوری طور پر اسے آرتی پر آواز دیتا رہا اور جی سی آئی نے اطلاع دی کہ کوئی رابطہ نہیں۔"

حقیقت میں غلامنگ آفیسر شوکت ہنٹر کی ضرب لگنے کے بعد اپنے سیر سے ابھیکٹ کر کے زن تلمن کے پاس آکر گئے اور ہندوستانیوں کے ہاتھوں گرفتار ہو گئے تھے۔ جب وہ ہراشوٹ سے نیچے آکر رہے تھے تو زمین سے ان پر ۲۰۳ رائف شاٹ گنز سے گولیاں چلائی گئیں۔ بعد میں ایک ہندوستانی سرمد نے ان کے جسم سے گولیاں نکالیں اور آخر کار وہ آگہ میں دیگر پاکستانی جنگی قیدیوں سے جا ملے۔

اسکو اڈن لیٹڈ عالم کے کھاتے میں امرتسر کے مشرق میں دو ہنٹر تباہ کرنے کا اندراج ہو گیا۔ اور اس طرح جنگ میں ان کے ہاتھوں تباہ ہونے والے ہنٹر ہیاروں کی تعداد ۹ ہو گئی۔ اس کے ساتھ انہوں نے دو ہنٹر فوڈ کو نقصان بھی پہنچایا تھا۔ یہ سب کچھ صرف تین معرکوں میں ہوا۔ اسکو اڈن لیٹڈ نے قریب سیر کے باجے میں صرف ایک تنقید کی اجازت دے سکتے تھے۔ اور وہ یہ کہ اس کی کمزوری فٹرسٹ اونڈن کا نامب تھی خاص طور پر اس وقت جب یہ ۲۰۰ میلین کے فاصلے تک بھی ساتھ لے ہو۔

"ٹینک کے ساتھ یہ پاکستان کے موسم گرما کی حدت میں ۲۰ ہزار فٹ سے زیادہ بلند ہی نہیں ہوتا۔ اس کے مقابلے میں ہنٹر ٹینک کے ساتھ یا اس کے بغیر سات درجہ قوت ثقل کا اہل ہے اور ۶۶ فیصد زائد قوت کا حامل بھی۔ لیکن ہندوستانی شکل ہی سے لڑتے۔ میں نے ۳۹ گشتی پروازیں اور چار پانچ دشمنی حملے کی کارروائیاں کیں لیکن ہندوستانی فضائیہ کے طیاروں سے صرف تین بار رابطہ ہوا۔"

حالانکہ ہندوستانی فضائیہ کے ساتھ دشمنی آنے والا یہ اسکو اڈن لیٹڈ عالم کا آخری معرکہ تھا لیکن سرگودھا کے دیگر سیمبر ہیاروں کے ہندوستانی فضائیہ سے مزید دو رابطے ہوئے۔ ۸ ستمبر کو فلاٹ یفٹینٹ سید محمد اختر تھی کی قیادت میں ۴ سیمبر ہارے جن پر فلاٹ یفٹینٹ جہاںوں نمبر ۴ کی حیثیت سے فلاٹ یفٹینٹ ایس این مہلانی نمبر ۳ اور فلاٹ یفٹینٹ سبیل چودھری نمبر ۴ کی حیثیت سے موجود تھے۔ ہندوستانی فضائیہ کے ۴ میٹ ہیاروں سے



ایک ایسی جھڑپ میں شریک ہوتے جسے پاک فضائیہ اور انڈین ایئر فورس کے گراؤنڈ کنٹرولرز کی ذہانت کا کلاسیکی معرکہ قرار دیا جاسکتا ہے۔ یکسر فٹنٹ لیفٹیننٹ فاروق حیدر کنٹرول تھے اور ہندوستانی جیادوں کی رہنمائی امرتسرے "فلٹ آئی" کے فسیلے فلات بیفٹینٹ ہوتا کر رہے تھے۔

چاروں سپر جیادے معمول کے مطابق تقریباً ۱۱ بجے صبح ہندوستانی سرحد کے اندر ترن تارن اور امرتسر کے درمیان ۲۵ ہزار فٹ کی بلندی پر گشت میں مصروف تھے۔ کوٹیکر نے خبردار کیا کہ کم نیٹ جیادے مدافعت کے لئے آئے ہیں۔ یہ اطلاع آرٹل نٹریٹ من کراؤ راڈار پر دیکھنے کے بعد بھی گئی تھی۔ اس وقت سپر ہندوستان کے اندر مشرق کی سمت میں پرواز کر رہے تھے۔ اور ایف۔ ۸۶ جیادوں سے تقریباً ۱۲ میل پیدھ میں ۲۹ ہزار فٹ کی بلندی پر جنوب کی طرف بڑھتے چمٹے تھے۔

"نیٹ آئی میل قریب آکر تھاری سمت رخ بدل رہے ہیں۔" سیکر کنٹرولر نے بتایا۔ "دائیں جانب ۱۸۰ ڈگری پر رخ تبدیل کرو۔" ایسا معلوم ہوتا ہے کہ اس حرکت پر ہندوستانی کنٹرولر سے چونک ہو گئی اور جیسے ہی ایف۔ ۸۶ جیادوں نے اپنے نائل ٹینک گرائے اور پوری قوت کا استعمال شروع کیا۔ انہیں ایک بار پھر دائیں جانب ۱۸۰ ڈگری رخ تبدیل کرنے کی ہدایت ملی۔ ۹۰ ڈگری پر ہوشیار اور تھابا بٹ بالکل سلتے دیکھیں پر آ رہے۔ سیکر نے بتایا۔ فلات کاسی کے لئے فلات بیفٹینٹ فاروق حیدر کا اخلاذ بہت ہی خوبصورت تھا اور سیل چوہدری پہا بوا با تھا جس نے "فاز دی۔" "راہد۔" "پارٹ نیٹ بالکل سامنے قطعی صبح وقت پر۔"

یہ ظاہر تھا کہ نیٹ جیادے ابھی تک ایف۔ ۸۶ جیادوں کو تلاش نہیں کر پاتے تھے۔ یہی حال دیگر سپر جیادوں کا تھا جن کی ابھی تک ہندوستانی جیادوں پر نظر نہیں پڑی تھی۔ اچانک ہندوستانی جیادے تیزی سے دائیں جانب ہٹ گئے۔ غالباً ان کے اپنے جی سی آئی نے خبردار کر دیا تھا اور ایک نیٹ سیل چوہدری کے سلتے ماند ڈنڈہ کے شاندار ہدف کے طور پر پیش ہو گیا۔ بد قسمتی سے اس ناریشن میں ان کا سپر وادھ جیادہ تھا جو ساڈ ڈنڈہ سے ایس نہیں تھا اور نیٹ ایف۔ ۸۶ کی مشین گن کی زد سے بچ رہا تھا۔

اس وقت تک آٹھوں جیادے جوڑی کی شکل میں ایک دوسرے کے عقب میں آگے کی کوشش کرتے ہوئے ایک بڑے دائرے میں چکر لگاتے تھے اور معمول کے مطابق اس مل میں وہ تیزی سے نیچے آتے جا رہے تھے۔ یہاں تک کہ وہ ۱۰ ہزار فٹ کی سطح پر آ گئے۔ چند بوا بازوں نے جیادہ ٹیکن توپوں کی نائزنگ کو بھی اپنی طرف آتے دیکھا اور یہ ظاہر تھا کہ وہ ترن تارن کے علاقے میں فوجی اجتماع کے مین اوپر تھے۔

نیٹ کی ایک جوڑی نے فلات بیفٹینٹ عاتمی کو کچھ دبا نا شروع کر دیا یہاں تک کہ وہ دائیں طرف پچ نکلے اور نیٹ بائیں ہاتھ پر مڑ گئے۔ سیل چوہدری

نے عاتمی کو آواز دے کر اپنا رخ پھر مڑنے کو کہا۔ اس کے نتیجے میں وہ نیٹ کے عقب میں پہنچ گئے اور اب حریف میزائل کی زد میں تھا۔ عاتمی نے ایک جی لے آر۔ ۸ نائز کر دیا۔ اور ایک نیٹ فوراً پھٹنے کے ساتھ اپنی پلٹ پر ہٹ گیا۔ سفید دھوئیں کی لہر چھوڑتا ہوا ۲ ہزار فٹ کی بلندی سے پیدھ زمین کی طرف پڑا گیا۔ دوسرے نیٹ فوراً لگا کر جاگ نکلا۔ سیل چوہدری نے دیکھ کر ایک اور ہندوستانی جیادے کو ہندوستان کی جیادہ ٹیکن توپوں سے باز پر ضرب لگی اور وہ تباہ ہو گیا۔ بقیہ نیٹ جیادے چاروں سپر جیادوں کو فراش لگائے بغیر چمٹے سے جاگ نکلے۔

۸ ستمبر کو ایک اور جھڑپ فضائی معرکہ قرار دیے جانے کی اہل قذیم مددجو اس کے نتیجے میں ایک غیر شناخت شدہ ہندوستانی جیادہ مار گیا۔ مغربی پستان کے جنوب میں بدین کے راڈار اسکرین پر ایک "سائے" یا دشمن کے شبہ جیادے کے ابھار کے بعد ماری پور سے ایک ایف۔ ۸۶ مدافعت کے لئے فضا میں بلند ہوا۔ یہ کامیاب کا مدافعتی ثابت ہوئی اور حریف مار گیا۔ اسی شام آئی انڈیا ریڈیو نے اعلان کیا کہ یہ ایک ٹرانسپورٹ جیادہ تھا جس میں گوات کے وزیر اعلیٰ اپنے خاندان کے ساتھ سفر کر رہے تھے اور یہ سب ہلاک ہو گئے۔

۲۲ دن کا آفری فضائی معرکہ ۲۰ ستمبر کو اس وقت ہوا جب معمول کے مطابق ۳ سپر تصور اور لاہور کے درمیان عربی گشتی پرواز میں مصروف تھے کہ ہندوستانی فضائیہ نے ان کی موجودگی پر غیر معمولی تیز رفتاری سے حملہ کیا۔ اس موقع پر عربی گشتی پرواز کی قیادت اسکوڈرن لیڈر رشوت علی بگٹری کی رہے تھے۔ فلات بیفٹینٹ اہل قذیم ملک ان کے فیر اور فلات بیفٹینٹ ایس۔ ای۔ ۱۷ جیلانی اور ایمان اللہ خان بالترتیب نمبر ۳ اور ۴ کی پوزیشن پر تھے۔ حالانکہ ۲۰ ہزار فٹ کی بلندی پر آسمان بالکل صاف تھا لیکن موسم کی کسب سولوں دھند کی بنا پر نیچے کچھ نظر نہیں آ رہا تھا۔

یہ چاروں دشمن کے علاقے میں بند ہوتے ہوئے سیکر کے شان میں بڑھ رہے تھے۔ لاہور کے اوپر فلات بیفٹینٹ ایمان اللہ خان نے اپنی "ٹھم" کے گونے سے دھند میں ہندسیہ دبجے تیرستے ہونے دیکھے۔ دو فرقہ پانچ ہزار فٹ نیچے دائیں ہاتھ پر سلتے ڈراہٹ کرتے انہوں نے خبردار کیا اور جیسے ہی سات ڈراپ ٹینک اسکوڈرن لیڈر بگٹری کا ایک ٹینک بھول گیا۔ بندھن کے پھٹنے ہوئے قطرے برسے ہوئے لڑ چکے۔ جیسے جیسے گن سولے عقب کرتے گئے وہ شست بھی آزمائی گئی۔

اور جب دشمن کے دو جیادے اسے قریب پہنچے کہ ہنرشاقت ہوئے۔ فلات بیفٹینٹ جیلانی اور ایمان اللہ خان نے ان پر فوڈ لگایا لیکن میں اس وقت اسکوڈرن لیڈر بگٹری نے ہنٹر کی ایک جوڑی بالکل سامنے دیکھ لی جو نمبر ۳ اور ۴ پر چھپ پڑنے کی تیاری میں تھی۔ لیڈر نے ہنٹر کی دوسری جوڑی پر فوڈ لگایا اور اس طرح ہنٹر سپر اور ہنٹر اور پھر مزید سپر جیادوں کا ایک قطعی مہل بن گیا

جو جڑی کی شکل میں آسمان پر لٹک رہے تھے۔

اپنے جہ پرنظر میں جانے والا پہلا بوابز محبوبہ بلوچستان کے ہزارہ قبیلے کا نوجوان اسکاؤٹرن یٹھ پگیزی تھا جو اپنے چارے کے بازو سے جھوٹے ہونے ایک فاضل بینک کی شکل کے باوجود ہنٹر چاروں کی جوڑی کے درمیان اپنا جگہ رکھنے میں کامیاب ہو گیا۔ فلاٹ یٹھ بینٹ ملک نے آواز دی: "قائد تبارا عقب محفوظ ہے۔" اور جیسے ہی ہنٹران کی کشت پر ابھرا اسکاؤٹرن یٹھ نے ایک مختصر مدت فائر کر دیا۔ دشمن کے چارے کے فوڈ بیج پر ضربات نمایاں تھیں۔ اور دوسرے برسٹ کے بعد وہ دھواں اُٹھنے لگا۔

فلاٹ یٹھ بینٹ ملک نے آواز دے کر پوچھا: "قائد یٹھوں میں کیوں تبدیلی نہیں ہوا؟" اسکاؤٹرن یٹھ پگیزی نے کہا: "ذرا انتظار کرو۔" انہوں نے محسوس کیا کہ ہنٹر چارے کی جان پر کھیل جانے والی نقل و حرکت کا تعاقب کرتے ہوئے جھوٹے ہونے بینک کی وجہ سے ان کا سب سے قوی اسلحہ کھار تھا انہوں نے رڈ کو دبا یا اور ہنٹر کو بائیں سے دائیں تک اپنی گول ماٹ پر لانے ہوئے وہ سیکنڈ کا ایک اور برسٹ فائر کیا۔ ایک بار پھر قابو ہوا باز ہلاک ہو گیا، اس لئے کہ ہنٹر اپنی چارہ خانہ گولش سے نکل کر عام سطح پر آ گیا اور کسی تیز رفتاری کے بغیر بے جان انداز میں خود کھا گیا۔

اسی لمحے اسکاؤٹرن یٹھ نے چارٹیٹ ٹیلے دیکھے بوابز تک بائیں طرف سے ابھر رہے تھے اس لئے اس ہنٹر کو آخری برسٹ کے بعد جڑ میں پھنسا دیا گیا پچھری نے حریفوں کا مقابلہ کرنے کے لئے بائیں طرف تیزی سے پہنچے۔ اپنے نمبر سے ان کا رابطہ ٹوٹ گیا تھا جو آرتی پر جواب میں دے رہا تھا۔ حالانکہ وہ دیگر ہندوستانی چاروں سے برس بیکار دوسرے سب سے بڑا باندوں کی آواز آرتی پر لٹک رہے تھے۔

در اصل فلاٹ یٹھ بینٹ ملک پر اس وقت ایک نیٹ سے دار کر دیا تھا۔ جب وہ اپنے قائد کے عقب کی حفاظت کر رہے تھے اور ان کے سپر کے اندر بورڈنگ اور فوڈ بیج پر ۳۰ ایم ایم کی توپ کے شدید دھماکے فوڈ بیجوں کی کئی ضربات لگیں تھیں اور جیسے ہی انہوں نے اپنے قبضے میں رکھیں انہیں دیکھا کہ وہ نیٹ اپنی توپوں سے اندھا دھند شعلے لگتے ہوئے آ رہے تھے۔ حالانکہ انہوں نے پنج لگنے کے لئے شدت سے بگڑنا تھا، لیکن انہیں مزید مار لگی۔ سپر نے دائرے کی آخری مدد تک ایک جھٹکا کیا لیکن فلاٹ یٹھ بینٹ ملک نے کاک پٹ میں گہر دھواں بھر جانے کے باوجود دھواں سے پردہ پارہ قابو پایا۔ ان کا آرتی تباہ ہو چکا تھا اور جیسے ہی شکل ہی سے فضا میں قائم رہ سکتا تھا لیکن انہوں نے سر کے ساتھ باہر فوڈ لگا کر پاکستان کی طرف سے کارائزنگ کا بی بیلا سر صوبہ کرتے ہی آخر کار سپر کنٹرول سے باہر نکل گیا اور وہ لاہور کے قریب ایک جگہ کھڑے ہوئے۔ وہ کسی بڑی چوٹ کے بغیر پیراشوٹ کے نیچے زمین پر آئے اور چند گھنٹوں میں وہیں سرگودھا پہنچ گئے۔

اسی دوران فلاٹ یٹھ بینٹ جیلانی اور امان اللہ خاں بقیہ تین ہنٹر چاروں سے معرکہ آرائی میں مصروف تھے۔ ان کے ساتھ چارٹیٹ بھی شامل ہو گئے تھے اور جب جیلانی ہنٹر چاروں کے ساتھ چوکاٹ رہے تھے، امان اللہ خاں ان کے دنگ پر اس وقت تک موجود رہے جب تک کہ ایک نیٹ نے ان پر حملہ نہ کر دیا اور اس کے ساتھ ہی وہ وہاں سے چھٹے پر مجبور ہو گئے۔ ان پر دوسرے ہنٹر نے بھی فائرنگ کی لیکن فوڈ قسمی سے نشانہ نہ ہو گیا۔ آخر کار فلاٹ یٹھ بینٹ جیلانی اپنے حریف کو ہار دینے میں کامیاب ہو گئے۔ اور جیسے ہی ہنٹران کی کشت پر آ یا انہوں نے بہت قریب سے پیراشوٹ نکال دیا اور دھماکے فوڈ بیجوں کی دھواں میں پیراشوٹ مل دی۔

جیسے ہی شعلوں میں پٹا ہوا ہنٹر کنٹرول سے باہر ہو کر نیچے گید بندستانی فضائیہ کے بقیہ چارے سے معرکہ نکل کر غائب ہو گئے۔ ایئر کوڈر دوسرے میں نے جو سیکر میں پورا معرکہ دیکھ رہے تھے پاک فضائیہ کے چاروں سے کہا کہ دشمن کا بچا کر دیکھیں اندھیرا تیزی سے بڑھ رہا تھا اور ہندوستانی فضائیہ کے چارے دھندلے دنگ نظر نہیں آ رہے تھے۔

"کیسی گندی؟" ایئر کوڈر نے آرتی پر واپس آتے ملے پائلٹوں سے پوچھا۔ "میں نے ایک ہنٹر مارا۔" اسکاؤٹرن یٹھ پگیزی نے جواب دیا۔ "میں نے بھی ایک ہنٹر مارا۔" فلاٹ یٹھ بینٹ جیلانی نے اضافہ کیا۔ "میں پنج لگتا۔" فلاٹ یٹھ بینٹ امان اللہ خاں نے تھکے ہوئے جیسے میں جواب دیا۔

لیکن سب فلاٹ یٹھ بینٹ خاں اس معرکہ کو بے رنگ محسوس کر رہے ہوں۔ کیونکہ ان پر جنگ کے دوران بینک شکنی کا ایک خصوصی جنرل جاری رہا۔ سرگودھا کے جنرل باند کے اسکاؤٹرن نمبر ۱۹ کے فلاٹ کو اندھیرے میں انہوں نے قریبی اعانت کی کارروائیوں میں خصوصی جہارت حاصل کی تھی۔ جنگ کے دوران ان کے کھدے میں کم از کم ۲۰ ہندوستانی ٹینکوں کی تباہی دہی کی گئی۔ حالانکہ اس کے بعد ۲۳ ستمبر کو جنگ بندی تک کوئی معرکہ آرائی نہیں ہوئی لیکن پاک فضائیہ کے سپر چاروں نے مشرقی اور مغربی پاکستان سے ہندوستان کے نسبتاً کمزور دفاعی اختتام دہے چند جوابی اڈوں کے خلاف جوابی کارروائی کا سلسلہ جاری رکھا۔ مشرقی صوبہ میں جہاں بری جنگ ۹ ستمبر کے بعد تک گیتلہ اور لال میرٹھ کے اطراف معمولی جہزوں تک محدود رہی۔ سب سے اسکاؤٹرن چوکس رہا اور کالانی کنڈہ پابندی کے علاوہ دیگر کارروائیاں کرتا رہا۔ آخر کو ایئر فورس نے چٹانگ کوی نور، جیسوڈ رنگ پور اور سرلنگ پور پر بمباری کی اور سب سے اسکاؤٹرن نے انتہائی کارروائی کے طور پر مشرقی پاکستان کے دارالحکومت ڈھاکہ کے شمال میں واقع ہل ڈوگرہ کے فوجی جوابی اڈے پر ضرب لگائی۔

ہر ایک اپنے باندوں کے پیچھے ڈھاپ چک لے ہوئے سپر کے



ابتدائی لمحات میں ۳ سیر ہیار سے باگ ڈور دیکھنے پر ہزار کے طویل سفر پر روانہ ہوئے اور بغیر کسی مداخلت کے ہدف پر پہنچ گئے۔ بد قسمتی سے ایئر فیلڈ پر بہت کم سرگرمی نظر آئی جہاں صرف ایک یا دو آدمی گن ہیار سے چپے ہوئے عمارت کے اندر کھڑے تھے اور مختلف اقسام کے کچھ ہیلے اور مرواح کھڑے تھے۔ سیر نے باگ ڈور پر اپنی ۵۰ اینچ کی مشین گن سے ایک منظم کارروائی کی۔ ہر ایک سیر نے دو بار ہوائی میدان پر سے گزر کر اپنا کام دکھایا جبکہ فلائٹ یفینٹس فلاحی خاں نے تین بار بیٹھار کی۔ انہوں نے ایک سی۔ ۱۱۹ پیکٹ ٹرانسپورٹ ہیار اور مستعدی کے ہیٹ فارم پر موجود ایک ہیلر کے علاوہ ایک سیل کا پڑا ہوا ہینڈلنگ کرنے والا پپ اور ایک ویپار تباہ کر دیا جو ایئر فیلڈ پر دوڑ رہا تھا۔ بعد میں اعلان کیا گیا کہ اس ویپار تباہ کو ہوازا اسکوڈرن یڈر ایم۔ بی مدشنی حملے میں ہلاک ہو گیا۔ سیر ہیاروں نے اپنی فیرو اتھاقی داپسی میں بندھنے سے پہلے سیل گوزی کی چھاتی پر گولیاں برساتیں۔

چند دن بعد ۳۱ ستمبر کو اسکوڈرن نمبر ۳۷ نے کلکتہ کے قریب بارک پور اور پاکستانی سرحد کے قریب اگر تار کے ہوائی میدانوں پر ۸۶ ہیاروں سے مزید حملے کئے۔ اسی دن راسپورٹ پر ہندوستانی فضائیہ کے راڈر اسٹیشن پر بھی گولیاں برساتیں۔ طویل فاصلے پر واقع بارک پور پر بھی ۳ غازی اینڈ ٹینک کی ضرورت تھی 'علاقہ ہیاروں کی صفائی کے اس اٹھ پر ایک بار پھر کوئی خاص سرگرمی نظر نہیں آئی لیکن اس کے باوجود ۴ سیر ہیاروں نے ایک سی۔ ۱۱۹ ایک کینبرا اور دو ڈگلس سی۔ ۴۰ زمین پر تباہ کرنے کے ساتھ فضائی ٹریفک کنٹرول کی عمارت کو زخمی و نابود کرنے کا دعویٰ کیا۔ اگر تو کسی قسم کی فضائی سرگرمی سے قطعی عاری ثابت ہوا 'علاقہ اعلیٰ مدشنی حملے کو یہ اڑہ سی۔ ۱۱۹ ہیاروں کے زبرد استعمال ہے۔ حملہ آور سیر ہیاروں کو اس ضرب کے لئے اینڈ من کے فاضل ٹینک درکار نہیں تھے۔ انہوں نے اس اڑے کی عمارتوں اور بیرکوں پر اپنی مشین گنوں کی گولوں کو بکھریا۔ خیال کیا جاتا ہے کہ اس سے انڈین ایئر فورس کے حملے کے کئی اراکین ہلاک ہوئے۔

باگ ڈور کے شمال مشرق میں ماس کے ہوائی میدان پر مشرقی پاکستان سے ۱۰ ستمبر کو ایک اور حملہ کیا جانا تھا مگر اسے ترک کرنا پڑا۔ پاک آرمی کے دفاعی بی ادبی کی درخواست پر جنگ میں شدت سے گریز کی خاطر مشرقی پاکستان میں مزید فضائی کارروائیوں کا سلسلہ منقطع کر دیا گیا۔ لیکن تقریباً نصف درجن حملوں کے دوران اسکوڈرن نمبر ۱۲ نے دو سیر ہیاروں کے نقصان کے ساتھ انڈین ایئر فورس کے ۲۲ ہیار تباہ کر ڈالے۔

کرمی ٹولہ کے اسٹیشن کمانڈ کو ایئر ہیڈ کوارٹر نے ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر حملے کے لئے منصوبہ بندی اور عمل کا مکمل اختیار دیا تھا اور 'دم تاش' اسکوڈرن نمبر ۱ کی مدد سے انہوں نے یہ کام بخوبی انجام دیا۔

اسی دوران مغربی پاکستان سے ہوائی میدانوں پر فضائی حملوں کا سلسلہ

نوزی حیدر کی قیادت میں پشاور کے ایف۔ ۸۶ ہوا بازوں کے اسکوڈرن نمبر ۱ کی دادی کشمیر میں سری نگر پر کارروائیوں تک محدود کر دیا گیا۔ علاقہ سری نگر سے قطعی کسی سرگرمی کا اظہار نہیں ہو سکا تھا لیکن چھر بھی یہ ایک ایسا خطرہ تھا جسے پاک فضائیہ نظر انداز نہیں کر سکتی تھی۔ اسکوڈرن نمبر ۱۹ نے سری نگر سے اپنی شناسائی کی ۱۰ ستمبر کو اس وقت تجدید کی جب اس کے دو سیر ہیاروں نے ہوائی میدان کا جلدی سے معائنہ کیا۔ اس پر نظر کرنے والا دھارہ ہیار اقوام متحدہ کا ایک کاروبار ٹرانسپورٹ ہیار تھا جسے نظر انداز کر دیا گیا اور حملے میں موٹر گاڑیوں اور حملے کی کاروں کو نشانہ بنایا گیا۔

سری نگر کو ناقابل استعمال بنانے کی اپنی مہم میں پاک فضائیہ نے ۱۳ ستمبر کی سہ پہر کو ایک بار پھر اس پر حملہ کیا۔ اس بار حملہ آور چار سی۔ ۵۰ ہیار تھے جو پشاور کے چار سیر ہیاروں کی حفاظت میں دن کی کارروائی کا آغاز کر رہے تھے۔ پاک فضائیہ کے ہیاروں کو دشمن کے ڈاکا ہیاروں کا سامنا نہیں کرنا پڑا۔ لیکن جلدی ہیار شکن توپوں کی ۵۰ ہزار فٹ تک بلندی کی آتش بازی کی اطلاع ضروری۔ معمول کے مطابق ایئر فیلڈ پر سرگرمیاں نہ ہونے کے برابر تھیں۔ لیکن دن وینڈر پر ضرب لگائی گئی اور سی۔ ۵۰ ہیاروں کے ٹھیک ٹھیک نشانے سے انڈین ایئر فورس کا ایک ڈگلس سی۔ ۴۰ اور بد قسمتی سے اس کے قریب ہی کھڑا ہوا اقوام متحدہ کا کاروبار تباہ ہو گئے۔

دن کی مدشنی میں انڈین ایئر فورس کے ہوائی میدانوں کے خلاف بی۔ ۵۰ ہیاروں کا یہ دوسرا حملہ تھا ان ہیاروں نے دن کے ایک نیچے چار سیر ہیاروں کی حفاظت میں جوں کے اڑے پر بھی حملہ کیا تھا۔ بی۔ ۵۰ کے پہلے حملے کی تکمیل تک ہیار شکن توپوں کی کسی فائرنگ کا سامنا نہیں ہوا۔ اس نے زیادہ صبر و تحمل مار باری کے لئے ان کی ہمت بڑھا دی اور جب پاک فضائیہ کے بالکل محفوظ ہیار سے لپٹے اڑے کی طرف واپس ہونے کے توڑ میں پرکشی ٹرانسپورٹ اور ٹینک ہیلے جلتے ہوئے نظر آ رہے تھے۔

پشاور سے ایف۔ ۸۶ ہیاروں نے جنگ کے دوران اپنا آخری حملہ ۱۰ ستمبر کو اس وقت کیا جب ۳ سیر ہیاروں نے اسکوڈرن یڈر نوزی حیدر کی قیادت میں سری نگر پر خود مار کر ہارے اسے بالکل ٹھیک ٹھیک کارروائی قرار دیا جاسکتا تھا۔

یہ حملہ دفاعی ہیاروں کے بغیر کیا گیا تھا اور سیر ہیاروں نے بازوؤں کے نیچے ایک ایک ہزار پونڈ کے دو عدد بموں کے ساتھ دو عدد ۲۰۰ گیلن کے فاضل اینڈ من ٹینک کے بوجھ سے دیا ہوا تھا 'علاقہ دفاعی ہیار سے دستیاب نہیں تھے چھر بھی اونچی پیاڑیوں اور گھٹیوں کی وجہ سے زیادہ سے زیادہ ہند پڑا ضروری تھی مگر اپنے جہاز کی بوجھ کی وجہ سے سیر ۲۲ ہزار فٹ کی بلندی سے دہرے ٹھکانے کے قابل نہ تھے۔

سیکر کی اس نیپہ کے باوجود کہ پٹانکوٹ سے دشمن کے ہیلے فٹ



میں بند ہو رہے ہیں اسکاؤٹن نمبر ۱۹ کے سپر ہیروں نے بڑے شگم مہریت سے محو کیا اور ان کے آٹھ بول میں سے چھ نے سری سگریٹ کے مرکزی من سے پر شکاف ڈال دیئے۔ سپر ہیرو نے نیچے سے پرواہیں سمیٹے اور سب ہی بھانٹتے ہوئے پیش گئے۔ چند دن بعد اسکاؤٹن نمبر ۱۹ کے دو سپر ہیروں نے ۲۰ ہزار فٹ کی بندی پر امرتسر اور آدم پور کے درمیان ۲۰ منٹ تک گشتی پرواز کی ان کے ساتھ فنی خرابی کی وجہ سے پرواز ترک کر دینے والے دو اور ایف۔۸۶ تھے۔ ان کا مقصد انڈین ایئر فورس کو معرکہ آرائی کی ترقیب دینا تھا۔ سیکورٹے سپر ہیروں کو مطلع کیا



کہ ہندوستانی فضائیہ کے دو ہیروں نے آدم پور سے فضائیہ میں بند ہو رہے ہیں لیکن بیسے ہی ایف۔۸۶ ان کی طرف پلٹے دشمن کے طیارے نورانی ہندوستان کی طرف واپس چلے گئے۔ سپر ہندوستانی فضائیہ کے ان ہیروں سے ۱۲ میل سے زیادہ قریب تک نہیں پیش پاسے لیکن جب ایف۔۸۶ طیاروں نے واپسی کے لئے نیچے سے پرواز لگایا تو اس وقت جب ان کا ایندھن آخری سطح تک گر گیا جو ہینڈلر طیارے کے دور تک ان کا تعاقب کرتے رہے۔ ایف۔۸۶ طیارے درختوں کی بندی کی سطح پر تھے اور تعاقب کرنے والوں سے بچ نکلنے میں کامیاب رہے۔

# پاک فضائیہ : شہید مہاری کی مہم

جنگ سے پہلے اپنی مضبوط ہندی میں پاک فضائیہ نے رات کے وقت بی ۵ طیاروں کے استعمال سے ہندوستانی فضائیہ کے ہوائی اڈوں پر نشانہ ڈال کر دشمن کی قوت کو مغلوب کر لینے کا فیصلہ کیا تھا تاکہ ان حملوں کے بعد پاک فضائیہ کے سپرد دوسری صبح آرام سے اپنی کارروائی جاری رکھ سکے۔ لیکن جلد ہی پتہ چل گیا کہ پاک فضائیہ کی شہید مہاری کی مہم کوئی سرورند کارروائی نہیں اس لیے کہ حملے پر پڑنے والے نشانہ جلد ہی زیر کیے جاسکتے ہیں اور جب تک علاقہ جنگ میں انڈین ایئر فورس کے تمام ہوائی اڈوں کو بیک وقت ناکارہ نہیں کیا جاتا ہندوستانی فضائیہ کی مداخلت کا فورس فضا میں سرگرم ہونے کی اہل ہوگی۔

لیکن اس کے باوجود پاک فضائیہ کے طیارے پوری جنگ کے دوران مدت میں حملوں کو اہم فریضہ سمجھ کر سرگرم مل رہے۔ اس مدت میں بی۔ ۵ طیاروں کی ۱۹۵ کارروائیوں میں سے ۱۴۹ کو موثر قرار دیا گیا۔ ان میں ۶۰ حملے پاک بڑی فوج کی مدد کے لیے ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں اور ڈاٹر فضا کی پر کیے گئے تھے حقیقت میں بی۔ ۵ طیاروں کے لیے ہندوستان کے پانچ ہوائی اڈوں، بوم پور، پٹنا، کوٹ، جوہر پور، بھارت اور جام نگر پر کم نقصانات کے باوجود افشار برپاکر ناہر رات کا مشغلہ بن گیا تھا۔ پندرہ بیس منٹ کے وقفے کے ساتھ ایک قطر میں اپنے ہدف پر پہنچ کر زیادہ نقصان تو نہیں پہنچایا جاسکا مگر مجموعی طور پر انڈین ایئر فورس کی کوششوں میں زبردست دشمن اندازی مزید کی گئی۔ حقیقت یہ ہے کہ ہندوستان کے پاس جتنی بڑی فضائیہ تھی۔ اس کے مقابلے میں اور پاک فضائیہ کی توقعات کے خلاف انڈین ایئر فورس کی کارکردگی کی سطح بہت بہت رہی۔ اور اس کی وجہ بی ۵ کی مسلسل جوابی کارروائی ہی کو قرار دیا جاسکتا ہے۔

زیادہ تر ہمت کے لیے بی۔ ۵ کا اوسط ہر سات ہزار پونڈ ہوتا تھا۔

حالانکہ چند مواقع پر یہ ہزار پونڈ کا پورا بوجھ بھی لے گئے۔ طیارے کے ذریعہ ایک ہزار پونڈ والے بم رکھے جاتے۔ یہ دوسری جنگ عظیم کے زمانے کے شدید دھماکے پریم برطانیہ کے تیار کردہ تھے۔ اس کے علاوہ عام مقاصد والے ام بی کے ساتھ ساتھ سارے سات سو پونڈ وزنی اسٹیڈی برہما سے کے بازوؤں کے ساتھ نصب کیے جاتے۔ ۴۴۔ ۱۹۴۲ء میں بندے جانے والے بم سرکاری طور پر اپنی میلا پور کر چکے تھے مگر یہ ان بموں سے مختلف نہیں تھے جو ایل ایئر فورس نے کینیا اور سویا میں منسوب تناج کے ساتھ استعمال کیے تھے۔ اگر ان بموں میں تاخیری فیوز نصب کیے جاتے تو ان کے ٹکڑے پر زیادہ بہتر نتائج حاصل ہو سکتے تھے۔ اگر بم پھٹنے میں نصف سیکنڈ کی بھی تاخیر ہو تو وہ ٹکڑے کی سطح میں گھس کر فوری پھٹ پڑنے والے فیوز کے مقابلے میں زیادہ ہلاکت ڈالتا۔ لیکن فوری طور پر صرف میں فیوز دستیاب تھے۔ بہا۔ وہنگ کے پریشن آئیسرونگ کا ڈیزائن کے خیال میں تاخیر سے پھٹنے والے فیوز پاک فضائیہ کے حملوں کے بعد ہندوستان میں کوئی گھنے لکھنے والے ہوائی اڈوں پر صرف سب سے پرچہ کر سکتے تھے۔

علامہ ۵ ستمبر کے بعد بی۔ ۵ کی ترجیحات میں رن ٹ کے کہدہ اول کا مقام حاصل تھا مگر پھر بھی ان کے حملے کو ہوائی اڈے پر واضح ٹھکانوں مثلاً طیاروں کے حفاظتی حصار، چٹروں اور آئی لبریکینٹ کے ذخیرے اور میگزین وغیرہ کو بھی نشانہ بنانے کی ہدایت کی گئی۔

لیکن پاک فضائیہ کی ہر مہم کو سختی سے ہدایت تھی کہ وہ صرف فوجی ٹھکانوں پر حملے کریں۔ انہیں یہ واضح کر دیا گیا تھا کہ اگر فوجی ٹھکانے نظر نہ آئیں تو وہ اپنے بم واپس لے آئیں۔

جہاں تک ہندوستانی فضائیہ کے کینبرا طیاروں کا تعلق تھا ان کا معاد

بعض اوقات اس سے مختلف پالان کے محلے نے دف کے علاقے میں ہلکی  
لحاظ کے لئے مہرہ لئے۔ واضح شہادت دستیاب نہ ہونے کی بناء پر یہ نہیں  
کہہ سکتے کہ انڈین ایئر فورس نے جان بوجھ کر ایسا کیا یا غلطی سے! پہلے مشیمین  
معمول میں انڈین ایئر فورس نے روشنی پھیلنے والے شعلوں کا بے تحاشا  
استعمال کیا۔ جب کہ پاک فضائیہ نے ان کا قطعی استعمال نہیں کیا۔ اس کی بجائے  
بی۔ ۵۵ کے محلے نے وسط ستمبر کے نصف چاند کی روشنی پر انحصار کیا۔ اپنے مشن  
کے وقت کا تعین کرنے کے بعد وہ افق پر بندہ ڈاگری بلند ہو جاتے تھے انڈین  
ایئر فورس کے سفید رنگ کے کوئی جاسکے۔ بمبار ونگ کے قائد ونگ  
کمانڈر این لطیف بتاتے ہیں کہ اگر تاریکی کی وجہ سے ہدف نظر نہ آتا تو ہم ہدف  
پر پہنچنے کے وقت کے حساب کے مطابق ۲۰ ایم ایم کی گن سے کچھ گولیاں برسا  
دیتے اور اس کے جواب میں ہندوستانی طیارہ شکن توپیں اگل اگل کر خود ہی اپنے  
جوانی لڑنے کی نشاندہی میں مددگار بن جاتیں۔

پہلی شب کی پہچان مہم کے دوران میں بی۔ ۵۵ طیاروں کو اپنی حد پرواز  
بڑھا کر رات کے تاریک گھاٹ میں تین محلے کرنے پڑے تھے۔ لیکن اس  
کے بعد ہر رات دو سے زائد حملوں کی اجازت نہیں دی گئی۔ یہ کافی بڑی پابندی  
تھی اور اس کے لیے بی۔ ۵۵ کے محلے کو ہر روز کافی طویل فریجنڈ انعام دینا پڑتا تھا۔  
پچھلے جتنے میں جب بی۔ ۵۵ طیاروں نے ہندو سے پرواز کر کے شمال علاقوں  
کے ہندوستانی ہوائی اڈوں پر حملے کیے، ماری پور میں قائم بی۔ ۵۵ کی مرکزیت  
اور دیگر بھال کی مرکزی تنظیم کی وجہ سے انہیں اپنا مشن مکمل کر کے ہر شب  
کڑی آٹا چھٹا تھا۔ پاکستان کے شمال علاقے کے اٹے دن کی روشنی میں انڈین  
ایئر فورس کے حملوں کے پیش نظر زیادہ غیر محفوظ سمجھے جاتے تھے۔

اس بمبار محلے کا دن چار بجے شام ہادی پور سے ۶۵۰ میل دور پشاور  
یا راولپنڈی کے لیے پرواز سے شروع ہوتا تھا وہ شام سے پہلے محلے کے لیے  
ایڈمن و فیروزہ حاصل کرتے۔ وہ دوسری صبح ہادی پور سے اپنے اپنے دور کی  
کارروائی کے لیے ایڈمن اور گولہ بارود لینے کے لیے پشاور اترتے اور جب  
طیارہ وین چھ بجے ماری پور کے رن وے پر دوڑا جاتا تو محلے کے کچھ اراکین نیند  
کے لہ میں ہوتے۔ ونگ کی نڈراختہ ہوتے ہیں کہ واپسی کی دو گھنٹے طویل پرواز کے  
دوران وہ اپنا حملہ اتار کر اپنے چہرے پر اس سے مزب لگاتے تاکہ نیند کا  
غیر طاری نہ ہونے پائے۔

۶ ستمبر پور، ستمبر کی رات کو ہندوستان کے چار ہوائی اڈوں کے خلاف  
بی۔ ۵۵ کی کارروائی میں جس کا سبب ۹ میں ذکر ہو چکا ہے گل اٹھائیں پر دلفیل  
میں ۵۵ نڈر کر گئے۔ اس میں جہم نگر پر گرنے والے ۴۴ ٹن بم بھی شامل  
تھے۔ ٹھیک ٹھیک نشاندہی کے اقتدار سے ان حملوں کو مناسب اور  
معمودی قرار دیا گیا۔ معوی جواز پر پھر حملہ جزوی طور پر کامیاب قرار پایا۔ اس مہم پر  
جلنے والے صرف چار بی۔ ۵۵ بمبار اپنا ہدف تلاش کر پائے۔ لیکن اسی شب

تین بی۔ ۵۵ طیاروں کے دوسرے محلے سے زیادہ بہتر نتائج حاصل ہوئے۔ وہوں  
مرحلہ پر طیارہ شکن توپوں کی شدید گولہ باری کا سامنا ہوا لیکن یہ سزاوارہ ثابت نہ ہوئی  
ان ابتدائی حملوں سے یہ واضح ہو گیا کہ ہندوستانی فضائی اڈوں پر کچھ نقصان  
ہونے کے باوجود یہ محلے ہندوستانی فضائیہ کی کارروائی روکنے میں مؤثر ثابت نہیں  
ہوئے۔ اگلے دن ایئر میڈ کوارٹر میں یہ فیصلہ کیا گیا کہ ان حملوں کے دائرہ کار میں رن وے  
کے علاوہ دیگر عمارات اور دیگر تنصیبات کو بھی شامل کر دیا جائے۔ اس فیصلے پر  
۶ اکتوبر کی درمیانی شب میں ہونے والے حملوں تک عمل نہیں کیا جاسکا۔ ان  
میں وہ دو محلے بھی شامل تھے جن کے دوران چار بی۔ ۵۵ بمباروں نے اپنا ہدف  
تلاش کر لیا اور اپنا سارا بارود رن وے پر اڑھا دیا۔

دو بی۔ ۵۵ بمبار جو صہور میں انڈین ایئر فورس کے اڈے پر حملے کے لیے  
نیچے گئے۔ یہ طیارے رات آٹھ بج کر ۴۴ منٹ پر صہور پہنچے لیکن ان میں سے صرف  
ایک اپنا ہدف تلاش کرنے میں کامیاب ہو سکا۔

۸ ستمبر کے ابتدائی گھنٹوں میں ایک بار پھر جو صہور پر چار بی۔ ۵۵ بمباروں  
نے کسی خاطر خواہ نتائج کے بغیر حملہ کیا۔ اس موقع پر پاک آئی کی درخواست پر تین  
بی۔ ۵۵ بمباروں کو دریائے بیاس کے پل پر حملہ کرنے کا حکم دیا گیا۔ اس پر ایک ہزار  
پونڈ کے بارہ بم گرائے گئے۔ لیکن اس قسم کے واضح ہدف کے لیے رات کی  
بمباری کے نشانے ٹھیک ثابت نہیں ہوتے۔ دن کے وقت جائزہ سے  
پتہ چلا کہ ریل اپنی جگہ صحیح کھڑا ہے۔ لیکن ہندوستانی فوج کے محلے سے رابطے میں  
اس پل کی اہمیت کے باوجود پاک فضائیہ نے اس پر مزید بمباری کی کوشش ہی  
نہیں کی۔

رات کے وقت جائزہ لینے کی صلاحیت نہ ہونے کی وجہ سے شب خیز  
کے نتائج کا تجزیہ کرنا پاک فضائیہ کے لیے ایک مشکل مسئلہ تھا۔ ۸ ستمبر کو دن کے وقت  
اسکاؤٹ نمبر ۶ کے فلائٹ لفٹیننٹ آفتاب عالم کی قیادت میں دو ایف۔ ۴۲ اکی  
حفاظت میں حکواؤن نمبر ۲۰ کے ایک ٹاک بیڈ آر ٹی۔ ۴۲ نے آدم پور اور  
ہواٹھ کی تصویرات لینے کی کوشش کی۔ لیکن اس جھوٹے، سست رفتار اور اپنی  
مذمت سے محروم طیارے کے ذریعے دو ٹھیک اندر جا کر جائزہ لینے کی یہ کوشش  
عام طور پر ناکام رہی۔ محلی دن فلائٹ لفٹیننٹ آفتاب عالم نے ایف۔ ۴۲ سے  
بھری جائزہ کے بعد بتایا کہ مسلح حملوں کے باوجود بلاؤڈ کارن نے استعمال  
کے قابل ہے۔ اس جائزہ نے پاک فضائیہ کے اس فیصلے کی توثیق کر دی کہ  
ہوائی اڈوں پر حملوں کے نشانے میں رن وے کے علاوہ دیگر تنصیبات کو بھی  
شامل کر لیا جائے۔ اور اس فیصلے پر ۹ ستمبر سے عمل شروع کر دیا جائے۔

۱۰ اکتوبر دن کی روشنی میں فضائی برتری کا مسئلہ جنگ کے ابتدائی دنوں ہی  
میں پاکستان کے حق میں طے ہو چکا تھا مگر انڈین ایئر فورس نے پاکستانی ہوائی اڈوں  
پر اپنے حملے کسی مناسب سزے کے بغیر جاری رکھے۔ اس کے جواب میں ان کمیشنر  
طیاروں کے اڈوں اور خاص طور پر انڈین ایئر فورس کے مقامی اڈوں پر حملوں کی





کو سفش جاری رکھی گئی۔ اسی وجہ سے پاک فضائیہ نے ۸ ستمبر کو اپنے شب خون میں جو دو ہوا بازی ہواڑے، پٹا کوٹ کے ساتھ انبالہ بھی شامل کر لیا۔ اور دیگر بہت سے عجیب اتفاقات میں یہ بات بھی دلچسپ ہے کہ انبالہ وہی مقام ہے جہاں پاک فضائیہ کے کانڈرا چیف ایئر مارشل لورڈ خان نے رائل انڈین ایئر فورس کے ساتھ ۱۹۹۱ء میں سب سے پہلے پرواز کا سبق حاصل کیا تھا۔

ہندوستان کے اندر اس فاصلے کے علاوہ — پشاور سے تقریباً چار سو میل اور سرگودھا سے ۲۶۰ میل سے زائد — انبالہ کو نشانہ بنانے میں دیگر مشکلات کا بھی سامنا تھا۔ کہا جاتا ہے کہ اس کے دفاع کے لیے سوویت یونین کے فراہم کردہ "کانیڈا لائن سام" (بڑا ڈیسینڈر) کی بیٹریاں موجود ہیں۔ یہ بنیادی طور پر زمین سے اونچی سطح پر مار کرنے والے ہتھیار ہیں اور عام طور پر ۲۰ سے ۴۰ ہزار فٹ کے نیچے غیر فوخر سمجھے جاتے ہیں اور محض ان کی موجودگی ہی حملہ آور طیاروں کو اس سطح سے نیچے پرواز پر مجبور کرنے کے لیے کافی ہے اور اس طرح یہ بھی طیارہ شکن توپوں کی سلاخ زد میں آ جاتے ہیں۔

اس لیے یہ ضروری سمجھا گیا کہ انبالہ پر حملے کے وقت پاک فضائیہ کے ہاں ۵۰ بہت نیچے رہیں گے، تقریباً ۵۰۰ فٹ کی بلندی مناسب سمجھی گئی مگر اس سے بچوں کو نشانے پر پھینکنے کا مسئلہ پیدا ہو گیا۔ اپنے سی پھینکنے ہوئے بچوں کے دھماکوں سے بی۔۵ کو محفوظ رکھنے کے لیے چار سے پانچ سیکنڈ تک تاخیر طلب فیوز کا استعمال ضروری تھا۔ لیکن بد قسمتی سے صرف دس سیکنڈ کی تاخیر واسے فیوز دستیاب تھا۔ انجلی سطح سے پھینکنے جانے والے بچوں کے لیے پھینکنے جوئے اچھٹنے کی تکنیک استعمال کی جاتی ہے جیسے نیم توازی سطح سے پانی پر پھینکی جانے والی لنگری پانی کی سطح پر اچھٹی ہوئی اپنے ہدف تک پہنچتی ہے۔ اسی طرح نشانہ لینے کے لیے اپنے ہدف سے آگے نشست کو تصور اس بلندی کر کے دار کیا جاتا ہے اور جہازوں کے آفاقی سے پہلے پاک فضائیہ کے حملے نے کچھ کامیابی کے ساتھ اس تکنیک کی پرکیش کی تھی۔

انبالہ پہنچنے کے لیے یہ بھی ضروری تھا کہ بی۔۵ یا تو سرگودھا سے روانہ ہوں یا پھر واپسی پر ایندھن لینے کے لیے سرگودھا اتریں یا ایندھن کی مجموعی ضرورت پر قابو پانے کے لیے زیادہ بلند (اس طرح انڈین ایئر فورس کی مدد کا خطرہ مول لے کر) پرواز کریں۔ اس مرحلے پر بریڈے میں بچوں کے اندر دلی ذخیرے کا بار بھی چار ہزار پونڈ تک محدود کر دیا گیا۔ ۸ ستمبر کو دھمک کا ہڈر لطیف کی قیادت میں دو بی۔۵ انبالہ پر حملہ کے لیے روانہ ہوئے مگر کسی کو بھی ہدف نہ ملا۔ اور دونوں اپنے ہم گرائے میز واپس آ گئے۔ اسی شب بی۔۵ کے دوسرے مشن نے کامیابی حاصل کی۔ اس ہم میں دو اور پھر چار عدد بی۔۵ طیاروں نے جو دھپور کے علاوہ دیگر چار عدد بی۔۵ کے علیحدہ علیحدہ سیکشن کے ذریعے ہواڑے اور پٹا کوٹ پر ایک ایک حملہ کیا گیا۔

اس کے بعد چار راتوں میں یعنی ۹ سے ۱۲ ستمبر تک بی۔۵ طیارے انڈین

ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں کے تحت مسلسل خفیہ حملوں کے باوجود دھمک نبرہ کے اڈوں بی۔۵ طیاروں نے علاقہ جنگ میں پاک آرمی کی مدد کے لیے کاروائیوں میں حصہ لیا۔ ان میں بھی کئی کاروائیوں کی حفاظت میں دن کی کاروائیاں بھی شامل ہوتیں۔ بالکل فضائیہ کے ایک بی۔۵ کا ہواڑہ شروع کرنے کے لیے ۱۰ بجے ہی نشست والی کابینہ میں داخل ہوا ہے۔

ایئر فورس کے صوبہ اول کے ہوائی اڈوں آدم پور، ہواڑہ اور پٹا کوٹ پر حملے کرتے رہے۔ ان حملوں میں پاک فضائیہ کے حملے کو رکن ملک کے علاوہ اپنی پسند کا ہدف منتخب کرنے کی آزادی تھی۔ انہوں نے اس آزادی کو پوری طرح استعمال کیا۔ اور دشمن کے اڈوں پر سے زبردست حملے اٹھائے گئے۔ ۹ ستمبر کے بتائی گئیوں میں چار بی۔۵ طیاروں نے پاک آرمی کی مدد کے لیے جموں سمبارو ڈ پر دشمن کی بری افواج کے اجتماع پر حملے کیے اور قریبی امداد کے لیے چند سیر طیاروں کی رہنمائی میں تین بی۔۵ طیاروں کی ایک اور ہم گروپ کپٹن خاتون عباسی کی قیادت میں دن کے وقت ماری پور سے بھیجی گئی۔ ۲۰ ایم ایم کی توپوں اور ہار ہزار پونڈ بموں کے وزن کے ساتھ ۲۰۰۵ کیلے ۵۰ مارکٹ اپنے بازوؤں کے نیچے بے بوٹے یہ تین مبارک گڈاڑوں پر ایک ایئر فکشن ٹرین کو ٹھکانے لگانے کے لیے بھیجے گئے فضا میں پاک فضائیہ کی مکمل برتری کے باوجود دن کے وقت بی۔۵ کی زیادہ تر کاروائی پاک ہند سرحد کے قریبی علاقوں ہی میں کی گئی۔ پوری جنگ میں بری فوج کی مدد کے لیے بی۔۵ صرف سات بار استعمال کیے گئے۔ اور پاک فضائیہ کے آپریشنل اسٹاف نے ان حملات کو بھی چار و نا چار ہی قبول کیا۔

پاک آرمی کی درخواست پر ۸ ستمبر کو رات ۹ بجکر ۳۰ منٹ پر سیکورٹی

میں امدادی عملوں کے لیے چار عدد بنی۔ ۵۰ ہیاروں نے پروانگی۔ ہندہ منٹ کے وقفے کے بعد دوسرے حیاتے بھی ان کے پیچھے روانہ ہوئے۔ قائد کی طرف سے محاذ کے اوپر ۲۰ ایم ایم کی گن کی ایک ہلکی سی ہاؤ کے آسان طریقے سے ہدف کا پتہ چل گیا۔ ہندوستانی حیاتے دشمن توپوں نے اپنی پرجوش جوابی کارروائی سے اس کام میں بڑی مدد دی۔ حالانکہ اس کے بعد بھی رات کے وقت بل۔ ۵۰ ہیاروں کے ذریعے قریبی امداد کی کارروائی میں پاک آرمی اور ہندوستانی فوج کے دستوں کے درمیان خطہ تقسیم کا اندازہ کرنے میں احتیاط کی ضرورت تھی۔ اس احتیاطی کرشمے کے باوجود رات کے وقت ہیار عملوں کے لیے کسی خاص فائدہ پتہ کے بجائے علاقے کو نشانہ ہونا چاہیے۔

قریبی امداد کی اس قسم میں ایک بی۔ ۵۰ اس وقت تباہی سے بال بال بچا جب ٹھکانے کے اوپر پہنچے تو اس کے چاروں جنرلز کی وارننگ ٹائمرٹ جھنکیں اور حیاتے کی ہلکی سی ہاؤنگل حتم ہو گئی۔ ریڈیو آئی۔ ایف (دوست دشمن کی شناخت) اور دیگر آلات خراب ہو جانے کے بعد بی۔ ۵۰ کو مرکز نقل کے اوپر برقی روکے بغیر عقبی ٹینک سے ایندھن پمپ کرنے میں سخت مشکل کا سامنا ہو سکتا تھا۔ اور پاک فضائیہ بھی ہندوستانی سرحدت روشنی اور شناخت کے بغیر آنے والے اس پراسرار مداخلت کار کا شکار استقبال کر سکتی تھی۔ اس لیے فوری طور پر پشاور کی طرف واپس ہونے والے اس بی۔ ۵۰ کے عمل کا مشہد بھی تھا۔ کہ فضا نہ بننے سے کیسے بچا جائے۔ حیدر ریڈیو ویلے کے بغیر اس دن کے مختصر منٹ خفیہ الفاظ اڑنے کو بھیج کر اپنی شناخت کرنے سے قاصر تھا۔ لیکن پھر بھی پشاور پہنچ کر اس حیاتے نے کسی نہ کسی طرح دن دسے کو روشن کرنے میں کامیابی حاصل کر لی۔

بڑی سوجھ بوجھ سے کام لیتے ہوئے بی۔ ۵۰ کے پائلٹ نے اسی سرکٹ میں پاک فضائیہ کے ایک اور ہیار کو پکڑ لیا۔ اور اس کا راستہ کاٹ کر ان کے پرانے کانفیڈ کیا۔ پشاور ایئر ٹریفک کنٹرولر روشنی کے بغیر آنے والے اس اجنبی حیاتے کو اپنے اوپر دیکھ کر یہ سمجھا کہ یہ ہندوستانی فضائیہ کا کاڈو محمد اور ڈرائیوٹ ہیار ہے۔ کنٹرولر نے سرکٹ میں موجود اپنے بی۔ ۵۰ کو حکم دیا کہ وہ اس اجنبی حیاتے کو اپنی ۲۰ ایم ایم کی توپ سے مار گرانے۔ اس دشمن کے قریب سے گزرتے ہوئے پہلے بی۔ ۵۰ نے دوسرے کو پہچان لیا۔ اور اس طرح صورت حال خراب ہونے سے بچ گئی۔ محض تین سے پتہ چلا کہ ہندوستان کے زمینی فائر سے ۲۰۴ انچ کی ایک گولی نے حیاتے کے کاک پٹ اور عقبی حصے کے درمیان چاروں جنرلز کو مار ڈالا تھا۔

۱۲ ستمبر کی رات تک جب بی۔ ۵۰ کے عملوں میں ہر قسم جوہر اور جاکم و بارہ شامل کیے گئے۔ پاک فضائیہ نے جوابی کارروائی میں کوئی نقصان اٹھائے بغیر دشمن کے اڈوں پر بمباری کے ۴۴ مشن مکمل کر لیے تھے۔ یہی شب کو پشاور پر پاک فضائیہ کی بی۔ ۵۰ فوج کے قریبی فوجی سے بچ نکلنے کے بعد

یہ انتظام کیا گیا کہ بمباری کے پشاور کے بھانے دسا پور کے دن جسے سے پرواز کریں گے۔ دسا پور میں جہاں ۲۲ ستمبر تک چھ بی۔ ۵۰ تعینات تھے، ایندھن سسٹم کو کھینچ کر اور وقت کی بنیادی سہولتوں کا انتظام کیا گیا۔ اس انتظام سے پہلے آٹھ بی۔ ۵۰ شعل علاقوں اور وسطی سیکٹر کے ٹھکانوں پر حملے کے لیے ہر شام ماری پور سے پشاور جاتے اور اگلے صبح کراچی واپس پہنچتے۔ اس طرح انہیں بڑی طویل اور بے مقصد پرواز کرنا پڑتی۔

حالانکہ پاک فضائیہ کی شبیہ بمبار فوج کے نقصانات کم تھے اور اس وقت تک موسم کی خرابی کی بنا پر صرف ایک بمبار کا نقصان ہوا تھا۔ لیکن اس کے باوجود پہلے تین دنوں کے بعد غوطہ لگا کر بمباری کے لیے بچہ ہزار فٹ کی کم از کم بلندی کی حد بڑھا کر ۹ ہزار فٹ کر دی گئی۔ تاکہ ہندوستان کی ہلکی سی ٹینک توپوں کا اثر نہ کیا جاسکے۔ پاک فضائیہ کے ہوا بازوں نے جو دشمن کی زد سے باہر رہنے کے بجائے ٹھیک ٹھیک نشانوں پر مار گرانے میں زیادہ دلچسپی رکھتے تھے۔ اس بندھن کو عملی طور پر قطعی نظر انداز کر رکھا تھا۔

اس کی ایک شعل ۱۲/۱۳ ستمبر کی درمیانی شب اڈم پور پر بی۔ ۵۰ کے اس حملے سے ملتی ہے جس کی کمان اسکوڈرن لیڈر عجیب خان کر رہے تھے۔ ان کے اسکوڈرن نے جنگ کے دوران ماری پور سے تیسروں مشن مکمل کیے عجیب خان بتاتے ہیں کہ معمول کے مطابق چار بی۔ ۵۰ ہیاروں کو پشاور کے راستے دھند پر حملہ کرنے کی ہدایت کی گئی۔ ان ہیاروں کو دوبارہ ایندھن لینے کے لیے پشاور ہی واپس آنا تھا۔ اس وقت تک بمبار ہیاروں کو دن دسے کے علاوہ دیگر تفصیلات کو بھی نشانہ بنانے کی ہدایت مل چکی تھی۔ دشمن کے ہوائی اڈے کو چار حصوں میں تقسیم کر کے ہر ایک حیاتے کو نشانہ بازی کے لیے ایک حصہ دیا گیا۔ ایک ایک ہزار پونڈ کے گھٹے بموں کے ساتھ ہم میں سے ہر ایک نے ہر بار دو بم مار کر چار وار کرنے کا فیصلہ کیا تاکہ اگر پہلے وار میں نشانہ خطا ہو جائے تو ہم مزید تین وار کرنے کے قابل رہیں۔

میرا پہلا ہدف ایندھن کا ذخیرہ تھا۔ لیکن دیگر ٹھکانوں میں مینیٹیننس ایریا، میگزینز، ہیاروں کے حصہ دار ٹیکنیکل کام کی عمارتیں شامل تھیں۔ ہمیں اپنا ہدف تلاش کرنے میں کوئی وقت نہیں ہوا۔ اور جب میں نے تین ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچ کر دوبارہ مار گرانے تو میرا نشانہ ٹھیک ایندھن کے ذخیرے پر لگا جس میں فوراً آگ لگ گئی۔ میں نے اپنے دوسرے دو بم اس حصے پر گرانے جہاں ہیاروں کا حصہ اور مرخت کا علاقہ تھا۔ یہاں بھی آگ لگ گئی۔ میں نے اپنے تیسرے اور چوتھے وار سے بقیہ حصوں کو ٹھکانے لگانے کا کام جاری رکھا۔ جہاں تک میرا حق تھا یہ جنگ کا سب سے کامیاب حملہ تھا اور مرخت کے علاقے میں جس تیزی سے آگ لگی اس سے ظاہر ہوتا تھا کہ یہاں کئی حیاتے اور ایندھن موجود تھا۔!

”حیدر ٹینک توپوں کی شدت اپنے معمول کے مطابق تھی۔ میں ان توپوں کو



کے عہد سے طیاروں کے حصار میں آگ لگا دی۔ جہاں آگ میں گھرے ہوئے  
بہت سے ہنٹر طیارے دور سے پہچانے جاتے تھے۔ اور خیال ہی ہے کہ  
کم از کم ان میں سے چار یا پانچ طیارے ملل طور پر تباہ ہو گئے۔ طیارہ شکن توپوں  
کی فائرنگ ہمیشہ کی طرح شدید تھی۔ آدم پور پر ہندوستان توپچیوں نے پوری  
جنگ میں بی۔ ۵ کے خلاف پہلی گوردا احمد کامیابی حاصل کی۔  
یہ طیارہ جسے فائنٹ لفٹیننٹ الطاف سلیم اور نئی گریڈڈ لفٹیننٹ  
بشیر چوہدری (اب دونوں اسکاؤڈرن لیڈر ہیں) کے ساتھ اڑا رہے تھے، دس

برس مت آگ اگلتے دیکھ رہا تھا۔ میں ہدف کے اوپر واحد طیارہ تھا، اس لیے  
مجھے کوئی زیادہ تشویش نہیں تھی اور جب میں بھی پرواز کے ساتھ وہاں سے نکل  
رہا تھا تو میں نے اپنے نمبر ۲ کو آواز دی جس نے میری روانگی کے پندرہ منٹ  
بعد ٹیک آف کیا تھا۔ میں نے اس سے پوچھا کہ کیا اسے ہدف نظر آ رہا ہے؟  
اس نے جواب دیا کہ ٹیک کی وجہ سے سب کچھ آسانی سے نظر آ رہا ہے، حالانکہ  
وہ اس وقت تیس میل دور تھا۔ اور جس وقت چوتھا بی۔ ۵ پہنچا تو آگ کے  
شعلوں میں لپٹا ہوا آدم پور کا ہوائی اڈہ ۸ میل دور سے نظر آ رہا تھا۔ لیکن دھواں  
اتنا زیادہ تھا کہ جب وہ طیارہ بلند ہوا تو اسے ایسا محسوس ہوا جیسے وہ سیاہ بادلوں  
میں سے گزر رہا ہے۔ وہ اپنے ہدف سے بھری راہ دکھو بیٹھا۔ اور اس  
نے گھرے دھواں کے علاقہ میں اپنے تمام کم گرا دیئے۔

دوسرے دن چار ایف۔ ۵ طیاروں کی حفاظت میں ایک آرٹل جی  
کے ذریعے آدم پور اس کے ۵ ہزار فٹ بلند پرواز سے جائزہ لیا اور حاصل  
کی گئیں جس سے بی۔ ۵ کی کارروائی سے پہنچنے والے نقصانات کا اندازہ ہوا۔  
جنگ کے بعد انٹیلی جنس رپورٹ سے بھی اس کی توثیق ہو گئی۔ ایندھن کے  
ذخیرے کی تباہی اور انٹین ایئر فورس کے حملے جن میں ہوا باز بھی شامل تھے،  
کی بدگست کے علاوہ دیگر چیزیں کم از کم چار پانچ ٹیلیس تباہ ہو گئے تھے۔ اس  
وقت تک ہاک فضائیہ کرائفٹیں ہو گیا تھا کہ وہ ہندوستانی علاقے میں کافی دور  
تک مار کر کے کے قابل ہے۔ اس لیے ایراسٹاف نے ضرورت پڑنے پر  
مزید اندر جا کر دور تک مار کرنے کا منصوبہ تیار کرنا شروع کر دیا۔ ان میں ہندو پونا  
اور آگرہ میں انٹین ایئر فورس کے اڈوں کے علاوہ فوجی اہمیت کے دیگر مقاموں  
شملہ کا بے میں ایٹمی قوت کا مرکز، بمبئی کی بندرگاہ، دہلی اور بمبئی کے اطراف فوجی  
محکمے شامل تھے۔

لیکن اس وقت کانڈاپنٹ نے ہوائی اڈوں پر حملوں اور قریبی امداد کی  
کارروائی کے علاوہ تمام منصوبوں کو سیاسی وجوہات کی بنا پر ستر کر دیا۔ واصل  
اس وقت راجاں یہ تھا کہ کسی طرح جنگ کی بندی کم کر کے اسے صرف رٹاکا  
مباردوں کی معرکہ آرائی تک لے آیا جائے تو بہتر ہے۔ عمل طور پر بی۔ ۵ ہندو  
نے اہم ہندوستانی اڈوں پر اپنا شعبہ دباؤ لگاتے ہوئے خطرے سے برقرار رکھا  
کہ اس سے دشمن کی فضائی کارروائی متاثر ہوئے بغیر رہ سکی۔

۱۴ ستمبر کی رات کو جو دھپور، آدم پور، ہواڑہ اور جٹا کوٹ کے ہوائی اڈوں  
پر کچھ کم اور کچھ زیادہ کامیابیوں کے ساتھ حملے کیے گئے۔ ہواڑہ میں بی۔ ۵

دہلی کے علاقہ میں گئی ہوائی اڈوں کے باسے میں یہ خیال تھا کہ ان کے دفاع کے  
لیے سوویت یونین کی طرف سے فراہم کردہ ایس۔ ۵ کا نیڈا نائن میزائل نصب ہیں  
ان کی وجہ سے وہاں کے بے ہلکے سطح کی پرواز لازمی ہو جاتی تھی۔ ہندوئی طرز کے ایس۔ ۵  
صوف زیادہ اور درمیانہ درجے کی ہندی برطانوی تھے۔ لیکن یہ حملہ کرنے والے طیاروں کو  
طیارہ شکن توپوں کی زد میں آکر ہارواہی کرنے پر مجبور کر سکتے تھے۔



پہلی کوشش میں ہم گرنے کا عمل ناکام ہو گیا۔ لیکن دوسرا حملہ کامیاب رہا۔  
 بی۔ ۵۰ اپنے بد گرنے کے بعد تقریباً آٹھ ہزار فٹ تک بلند ہوا یہی تھا کہ  
 (پسٹ ہیز) انجن پر وہ میاں نے دبے کی حیارہ شکن توپ کے ایک فیل کی ضرب  
 سے حیارہ کا پٹا اٹھا۔ اس سے اٹھنے والے شعلے کی لپک نے دیگر حیارہ شکن  
 فائر کو اپنی طرف متوجہ کر لیا۔ اور جب ایئر ٹرکوز یہ نقصان پہنچا تو فلائٹ  
 ٹینٹ شیخ نے اپنے آرٹی پر آواز دی۔ ”میں کٹرول کھو چکا ہوں۔“  
 شیخ کے لمحے سے فلاٹ ٹینٹ چوہدری کو اندازہ ہو گیا کہ حیات سے کو

تھ شب ہند اور سے روانہ ہوا تھا۔ اور ساہیوال پر فیوز پور پہلی کے نقطہ آغاز پر  
 نیچے آئے سے پہلے جلدی پر جا رہا تھا۔ پائلٹ کے لیے یہ بارہواں اور نوی  
 ایسا کہ بے آغوش بی۔ ۵۰ دشمن تھا۔ دونوں اس سے پہلے کبھی ایک  
 دوسرے کے ساتھ نہیں گئے تھے۔ آدم پر مبینہ وقت پر پہنچنے سے پہلے ہلندہ  
 سے پوزیشن چیک کی گئی۔ معمول کے مطابق شعلہ یہ حیارہ شکن فائر کی موجودگی میں  
 فلاٹ ٹینٹ شیخ نے غلطہ مار کر حملہ کرنے کے لیے اپنے بی۔ ۵۰ کو بند  
 .. بنو رہا تھا۔



پاکستان کی اس کوئی صورت نہیں تو اس نے اپنی ایکشن سیٹ کاٹن دبا دیا۔ تاکہ یہ ۷۷ کی دہری نشست والی شفاف کاک پٹ فضا میں اڑ جائے۔ دوسری مرتبہ ایکشن سیٹ بٹن دباتے ہی فلائٹ انجینٹ چوہدری شکستہ جہاز سے اچھل کر باہر راست کی تاریکی میں پہنچ گئے۔ ساتھ ہی پاؤٹ بھی باہر نکل چکا تھا۔ سیٹ سے علیحدہ ہونے سے قبل دونوں نے جھٹکے محسوس کیے اور پھر سیٹ کا خود کار میکانیکی نظام چل پڑا اور وہ دونوں جھٹکے کے ساتھ اس سے علیحدہ ہو گئے۔ اب دونوں راست کی تاریکی میں اپنے پیراشوٹ سے آدم پور کی فضا میں بھول رہے تھے۔ اندھیرے میں دونوں ایک دوسرے سے ایک میل دور زمین پر اترے اور اس عمل کے دوران فلائٹ انجینٹ شیخ کے ٹخنے میں موج آگئی۔ دونوں نے اپنے پیراشوٹ دہن کیے اور جیسے ہی چاند بلند ہوا خوش قسمتی سے دونوں شدید جذباتی انداز میں ایک دوسرے سے ملنے میں کامیاب ہو گئے۔ اور جلد ہی انہوں نے پاکستان واپس پہنچنے کے منصوبے پر عمل شروع کر دیا۔

درمندانہ ٹخنے کے ساتھ کچڑ پانی سے گزرتے ہوئے فلائٹ انجینٹ شیخ نے اپنے نیوی گیشن کی مدد سے ۱۵ ستمبر کی صبح ۵ بجے طلوع آفتاب تک تقریباً بارہ تیر میل کا فاصلہ طے کر لیا۔ دن کے وقت دشمن کی نظروں سے بچنے کے لیے یہ دونوں ایک کھیت میں چھپ گئے۔ لیکن تقریباً ساڑھے نو بجے صبح کھاس کاشٹے والی چند ہندوستانی عورتوں نے ان کو دیکھ لیا۔ جیسے ہی یہ عورتیں مدد لانے کے لیے دوڑیں۔ پاک فضائیہ کے یہ دونوں افسروں سے نکل کھڑے ہوئے۔ ہلر بھاگتے بھاگتے گھٹنے کے ایک کھیت میں جا پہنچے جہاں وہ ڈیڑھ گھنٹہ تک چھپے رہے۔ وہ ہندوستانی دیہاتیوں کی آوازیں قریب سے سن رہے تھے۔ جو کوئی زیادہ جوش و خروش سے تو نہیں بلکہ بڑی احتیاط سے ان کی تلاش میں مشغول تھے۔ اور پھر پولیس اور فوج آگئی۔ چیخ و جھجکاتوں نے ہدایات دیں کہ اگر مفروضوں نے بھاگنے کی کوشش کی تو گولی مار کر ہلاک کر دینے جائیں گے۔

کچھ جھجک کے ساتھ دونوں پاکستانی اپنی پناہ گاہ سے باہر نکلے اور گرفتاری کے لیے پیش ہو گئے۔ لیکن شروع ہی سے ہندوستانیوں نے جنگی قیدیوں کے سیمے میں جینوا کنونشن کو بالائے طاق رکھ دیا۔ پاک فضائیہ کے ہوا بازوں کو بتھڑی پہنادی گئی۔ ان کی آنکھوں پر پٹی باندھ کر ان سے ذاتی اشیاء پھینکی گئیں۔ دیہاتی چیخ رہے تھے کہ ان کو چند منٹ کے لیے ہمارے حوالے کر دو تاکہ ان کی پٹائی کر سکیں۔ پہلے ان دونوں کو جالندھر سول ہیل پنچایا گیا اور اسی گندی حالت میں دوپہر کے آئینہ سر کاٹ ڈھنگ سے ان سے مختصر انٹرویو کیا۔ اس کے بعد ۱۸ ستمبر کو انہیں انڈیا کے ایک انتہوت - لے اینڈ ۱۲ ٹرانسپورٹ ٹریکس میں دھکوں پر پٹی باندھ کر ان دونوں کو دہلی میں پالم ایئر بیس کے گاؤں روم میں پنچا دیا گیا۔

پالم پوران دونوں سے سول انٹیلی جنس کے عملے کے تعینات افسران کی گرفتاری کے بارے میں ۲۲ ستمبر تک پاکستانی حکام کو اطلاع دینے بغیر دونوں کو علیحدہ علیحدہ کوششوں میں بند رکھا۔ ان دونوں کو بڑے سخت حالات میں قید

رکھا گیا۔ ان کی کوششوں میں تیز رفتاری سے بلب مسلسل بجتے رہتے تھے تاکہ وہ سوز سکیں اور انہیں کھانے کے لیے دال دی جاتی تھی۔ وہ بھی آنکھوں پر بینگ بولی پٹی اور ہتھکڑی میں جکڑے ایک ہاتھ سے کھاتے۔

۲۴ ستمبر کو پاک فضائیہ کے ایک افسر ملا ٹھک آفیسر اسلام شوکت بھی ن سے آئے۔ اسے اسکاؤٹرن لیڈر عالم کے دوپہر میں کی حیثیت سے ایف۔۸۶ اڑاتے ہوئے قرن تارک کے اوپر مار گرایا گیا تھا۔ پاک فضائیہ کے تینوں اراکین کو دہلی کے قریب گڑ گاؤں میں انڈین ایئر فورس کے ٹریننگ اسٹیشنٹ سکیل میں پنچا دیا گیا۔

دہلی میں لوگ پاک فضائیہ یا اپنے خاندان کو اپنی حراست کی اطلاع دینے بغیر ۱۰ دسمبر تک بند رہے لیکن جینوا کنونشن کے تحت ان کو ۲۴ روپے ماہانہ الاؤنس دیا جاتا رہا۔ اور ساتھ ہی ایئر بیس میں سے مناسب کھانا بھی ملتا رہا۔ انہوں نے اپنے گھروں کو جو خطوط لکھے وہ آگے پیچھے ہی نہیں گئے۔ اور دسمبر کے آخری میں دہلی نے ان کے نکل جانے کی اطلاع دی۔ ۱۰ دسمبر کو سردیوں کے کسی مناسب لباس کے بغیر انہیں ریل کے ذریعے آگرہ میں جنگی قیدیوں کے ایک کیمپ میں منتقل کر دیا گیا۔ اور یہاں سے وہ ۲۱ جنوری ۱۹۷۶ء کو پاکستان واپس پہنچنے تک پاکستان کی بڑی فوج کے کئی قیدیوں کے ساتھ قید تنہائی کا شے رہے۔

۱۵ ستمبر کو تین عورتیں - ۷۷ کے حسب معمول دورہ ہواڑہ کے علاوہ پاک فضائیہ کے ہماروں نے پہلی بار جنرل پنجاب میں سرس کے بوائے اٹسے پر حملہ کیا۔ ہندوستان کے اندر کافی فاصلے پر ہونے کے باوجود یہ آٹھ سرگرمیوں سے خوب مشرق میں تقریباً ۲۲۰ میل کے فاصلے پر واقع ہے۔ سرس پر تین بی۔ ۷۷ فیلڈوں میں سے ہر ایک نے آٹھ ہزار پونڈ وزنی بموں کے نسبتاً غیر معمولی اور زیادہ سے زیادہ بار کے ساتھ حملہ کیا۔ علاقے میں فوری امدادی جواب ملی کہ ہم آٹھ بندہ کے برسرے گئے۔ پاک فضائیہ کے خیال میں یہ ایک ناکام حملہ تھا۔ اس کے ساتھ ہی تین بی۔ ۷۷ فیلڈوں کی ایک ٹکڑی نے پاک آرمی کی درخواست پر ممبائی سیکٹر میں فوج کی مدد کے لیے کارروائی کی۔ اور ہندوستانی فوج کے اجتماع خرابی مرکوں اور کچتر بند گاؤں پر ۲۱ ہزار پونڈ بم برسائے۔

ہواڑہ اور آدم پور پر معمول کے مطابق شب خون کے علاوہ ۱۶ ستمبر کے منصوبے میں انہد پر ایک بی۔ ۷۷ کے حملے کا پروگرام بنایا گیا۔ خیال یہ تھا کہ انہد کا بوائے اٹھ سخت دفاعی اختلالات کے ساتھ ہندوستانی کینٹر فیلڈوں کی شب باسی - کے لیے محفوظ دھننے کے طور پر استعمال کیا جا رہا ہے۔ اس لیے ایک ہیڈ سے محروم کر کے اس ٹکڑے کی دفاعی صلاحیتوں کا جائزہ لینا ضروری تھا۔ اس مرحلے پر انہد بڑی مشکل سے تلاش کیا جا سکا۔ اور اس کے - ن - کے پر بہت بچی سطح سے اچھٹے جڑے بر پھیلے گئے۔ اس حملے کے نتائج دیکھنا ممکن نہ تھا۔ لیکن آٹھ دن آل انڈیا ریڈیو نے دعویٰ کیا کہ پاک فضائیہ نے انہد کے قریب ایک ہسپتال پر حملہ کیا اور بہت سے لوگ زخمی ہو گئے۔

پاک فضائیہ کے طیاروں کو ۱۹ ستمبر کے ابتدائی گھنٹوں میں اپنے اڈوں پر واپس آتے ہوئے عجیب موسمی حالات کا سامنا کرنا پڑا۔ ناک طوفان پرچھاب میں موسم بڑا خراب تھا۔ تیز ہواؤں اور گرد و غبار کی وجہ سے نموداری تقریباً معدوم تھی۔ انہوں نے حیدرآباد کو دن جسکی روشنی سے ہم قطرہ ہونے میں بھی رکاوٹ ڈالی اور اسی وجہ سے دو سنگین حادثے ہو گئے۔ ایک ایف ایم ۱۱۰ تھا جو پشاور سے ہونے والے کاشمار ہوا جس کا پہلے ذکر کیا جا چکا ہے اور دوسرا بی۔ ۷۷ تھا جو راولپور پر اتر رہا تھا۔ اس طیارے کو فلاٹ لفٹینٹ ایم ایس بیٹے اپنے بیوی گھیرنے، ایس۔ زیڈ خالد کے ساتھ اسٹے بیٹے تھے۔ راولپور پر اترتے ہوئے یہ بی۔ ۷۷ دن بھٹے کے جنوب میں ایک انٹر کے چٹکے سے ٹکرا گیا اور محلے کے دروازوں اور کین جاک ہو گئے۔ خوش قسمتی سے کوئی اور اس کی زد میں نہیں آیا۔ کیونکہ چٹکے کے مکین ٹھوڑی دیر پہلے چل قدمی کے لیے گھر سے نکل گئے تھے جس کے دوران تباہ ہونے والوں میں یہ چوتھا اور آخری بی۔ ۷۷ طیارہ تھا۔ ان تباہ ہونے والے طیاروں میں ایف ایم ۱۱۰ بھی شامل ہے جو پاکستان گروینڈ فائر کا نشانہ بن گیا تھا۔

پاک فضائیہ نے اپنے جارحانہ جذبے کے عین مطابق جلد ترین پرواز کے اہل واحد آربی۔ ۷۷ ایف ایمینٹ اور جائزہ لینے والے طیارے کو جسے چلائے ڈروپ کیا جاتا تھا، ٹھوڑی بہت تبدیلی کے بعد ۱۹ ستمبر کو چار ہزار پونڈ بھاری بارے جانے کے قابل بنا دیا تھا۔ اس طرح فوجی جائزے کے لیے ہیکٹر ڈھک، آفات سے لیس ڈروپ، دن اور رات کے وقت ۹ ہزار فٹ کی جندی سے بمباری کرنے کے قابل ہو گیا۔ پاک فضائیہ کا خیال تھا کہ اس سطح پر یہ طیارہ انڈین ایئر فورس کی دفاعی مداخلت کی حد سے کافی ہنسہ ہو گا۔ آربی۔ ۷۷ ایف ایم نے ۹ ستمبر کو بمباری کے کامیاب تجربے کیے۔ مگر ڈروپ کی "کو اس کام کے لیے کسی محراب جانے کا موقع نہ مل سکا۔

انڈین ایئر فورس کی اگلی صفوں کے جوانی اڈوں کے خلاف "دودھ دھنسلکی دھڑکا" کا سلسلہ ۱۹ ستمبر کو جاری رہا اور جیسا کہ بی۔ ۷۷ اسکوڈن نمبر ۷ کی کان کرنے والے اسکوڈن لیڈر نجیب خان نے کہا: "ہم اس سے کوئی نہ کوئی پوری جگہ میں ہرگز انڈین ایئر فورس کے ہوائی اڈوں پر ضرور جاتا: مگر ستمبر کو پاک فضائیہ نے انہیں پرو دوبارہ حملے کا منصوبہ بنایا۔ اس بار یہ حملہ دو بی۔ ۷۷ طیاروں نے کیا۔ پاک فضائیہ کے مبارک عمل کے دو بہت زیادہ تجربہ کار اراکین ان جہازوں کو ڈھکے تھے۔ پہلے اسکوڈن لیڈر نجیب خان تھے جس کے ساتھ فلاٹ لفٹینٹ وی ایم بی۔ ۱۱۰ بی۔ ۷۷ کی گھیرتی حیثیت سے موجود تھے۔ اور ان کے جس منٹ بعد روانہ ہونے والے بی۔ ۷۷ میں ڈھک کا ڈھک تیرا بیٹھنا باطل اور اسکوڈن لیڈر اورنگ زیب عظمیٰ کھ پٹ میں ڈھک نیوی گیشن میڈ کی حیثیت سے موجود تھے۔

پشاور سے آٹھ مزار پونڈ کا پورا بار اٹھا کر یہ دونوں طیارے نجی پروانے

ساتھ ہدف کی سمت روانہ ہوئے۔ پہلے طیارے کے لیے ساعت ہدف رات ایک بجے تھی۔ اس مشن کے بعد اسکوڈن لیڈر نجیب نے اپنی رپورٹ میں بتایا: "مگر ڈھک روڈ اور انہیل کی طرف جانے والی ریلوے لائن سے رہنمائی کا بہت عمدہ کام کیا۔ لیکن ساعت ہدف کے دس منٹ بعد ہی چاند کو جندی پر آنا تھا۔ اس حقیقت کے باوجود تمام راستہ نجی پروانے کے ساتھ طے کرنے میں بڑی مشکلات کا سامنا کرنا پڑا، اطراف میں پھیلی ہوئی دھند کی وجہ سے نموداری بھی خراب تھی۔ لیکن پروگرام کے عین مطابق میس نیوی گیشن نے آواز دی: "ہدف پر پہنچنے والے ہیں!"

"انہیل اور اس کے دفاع کے بارے میں بہت سے قلعے مشہور تھے، بھول کا در کھوتے ہوئے میں نے خود کو اس صبر آزما امتحان کے لیے تیار کر لیا۔ اور سیٹے اچھے ہوئے پر بھیکنے کے لیے بھیٹ پڑا۔ مگر بہت نجی پروانے کے لیے سطح زمین سے تقریباً دو سو فٹ کی جندی پر اور سخت تاریکی طاری تھی۔ انہیل کے تمام اطراف کا ماحول روشنی پیدا کر دشمن جہاز کو تلاش کرنے والے ٹیل اور گروں کے پھٹنے سے چمک اٹھا اور اندازہ ہو گیا کہ ہم طیارہ شکن توپوں کے جال میں محسوس کیجے ہیں۔ ہم کسی نہ کسی طرح ان کی زد سے بچنے میں کامیاب ہو گئے۔ ان توپوں کی آتش بازی نے ہمیں بیٹھڑ تلاش کرنے میں مدد دی اور یہی جارا ہفت تھے۔

اپنی پہلی روڈ کے ساتھ میں نے فورس لیج بے سے ایک ایک ہزار پونڈ کے پاور بم کسی خاطر خواہ نتیجے کے بغیر گرائیے۔ دوسری بار میں نے ہزاروں کے نیچے نصب بم گرائے۔ تاہم خدشے حوصلہ شکن تھے اور میں معلوم ہو گیا کہ اچھلے ہوئے جو بم پھیلے تھے وہ ہمارے توقع سے کہیں زیادہ آگے چلے گئے۔ دراصل وہ ٹینس کی گیند کی طرح اچھلے تھے اور کچھ تو چھ سات ہزار فٹ دور تک چلے گئے۔ اسی وجہ سے ہمارے کچھ ہم ہوائی اسٹے کے علاقے سے باہر جا کر پھٹے۔ ہمارے پیچھے آنے والے ڈھک کا ڈھک حریف کو نسبتاً زیادہ بہتر کامیاب حاصل ہوئی۔ اس پسے حملے کے بعد امریکہ کے ایک جریدے نے خبر سناش کی کہ پاکستان نے انہیل پر حملہ کر کے انڈین ایئر فورس کے ۲۵ طیارے تباہ کر دیے۔ پاکستانی ایئر سٹاف نے شدید نقضات کی اطلاع کو اہمیت نہیں دی۔ ان کے خیال میں انہیل کے حملے کا اصل اثر ہندوستانیوں کے حوصلے پر پڑا ہے۔

بی۔ ۷۷ کے پسے حملے کے بعد کافی دنوں کی سکت سے ۱۹ ستمبر کے ابتدائی صبح میں ایک بار پھر جام گمکا دورہ کیا گیا۔ ماری پور سے قریب ساحلی علاقے تک وجہ سے آسان نیوی گیشن مسائل اور نسبتاً طیارہ شکن توپوں کے ہلکے فوجی اختتام کی وجہ سے یہ بہت مقبول ہدف تھا۔ لیکن اس مرحلے پر بی۔ ۷۷ طیاروں کی قدر کا طیارہ شکن توپوں کی شدید گولہ باری سے استقبال کیا گیا۔ حالانکہ ہدف کے وپر آگ کی اس چادر کے باوجود پاک فضائیہ کے حملے کو شکست ٹھیک اور جبریل حملوں سے باز نہ رکھا جاسکا۔





پاک فضائیہ کے واحد آر بی۔ ۵۰ ایف ڈی۔ ۵۰ نے جب کے دوران ہندوستان کے زیادہ تر ہوائی اڈوں کے سوپر ۵۰ ہزار فٹ کی بلندی پر جاسوسی جائزہ پروازیں کیں۔ تصویر میں اس طرز کا ایک طیارہ امریکی فضائیہ کے نشانات کے ساتھ لکھنؤ آ رہا ہے۔ ڈی۔ ۵۰ کی سطح پرواز ہندوستانی فضائیہ کے تھوڑے کھیلوں کی سطح سے باہر تھی۔ بحرہند میں یہ نہایت پشاور سے دقت ۵۰ ہزار فٹ کی بلندی پر دو ایس۔ ۵۰ کا لائن سرائی کی طرف سے اس کے ڈھانچے کو شدید نقصان پہنچا اور ایک اکثر لڑی ٹرو ہیٹ تیار ہو گیا۔ لڑوکیل ۵۰ ہونے کے باوجود آر بی۔ ۵۰ ایف ڈی ۵۰ نے اپنے اڈے پر اترنے میں کامیاب ہو گیا۔ پاک فضائیہ نے اس کی حرکت کے بعد اسے امریکا بھیج دیا۔

نیچے چلا گیا ہم نے اس راستے پر کسی بڑی دقت کے بغیر دیر تک پرواز جاری رکھی۔ میں نے اتفاق سے سب سے زیادہ اس کوپ کے ہر نظر ڈالی تو ایک ہندی کی طرف چمکتا ہوا حیدر سیدھا ہماری کمر بڑھتا چلا آ رہا تھا۔ میں سمجھا کہ بس اب ہم ٹھہرنے ہی والے ہیں لیکن ایسا نہیں ہوا۔ وہ یہ طیارہ ہمارے سر کے اوپر اتنا قریب سے گزر گیا کہ ہم اوجھل سے اس کے جیٹ انجن کی تھوڑی سی۔

”میں نے فوراً ہی اس کا پیچھا کرنے کے لیے راستہ بدلا اور لکھنؤ میں اور ہندو ہونے لگا۔ اس دقت کی حیدر نے اپنی نرنگ کر سنے کے لیے یہ کئی ابھی جڑ نہیں تھی۔ میں نے ہر گز اسے اس طرح چھوڑ دیا۔ ہندی مجھے احساس ہوا کہ اس سے تو سب بڑھ کر جانی گئے اس لیے میں نے ہندی سے اس خط کو درست کرتے ہوئے عام طریقے سے بد گزرتے والے آواز کو سرگرم کر دیا تاکہ میں حملے کے وقت ہم دوسروں اور اس طرح تمام ہم جیسے خانے میں آجائے تھے۔ اور پہلے گئے۔ ہم سطح زمین سے صرف ایک ہزار فٹ کی بلندی پر تھے اور ایک ایف ڈی ۵۰ کے لیے محفوظ ترین ہندی ۲۸ سو فٹ ہے۔ ہم اس سے خدشہ پریشان تھے۔“

”ان ہی لمحات میں دوسرا طیارہ رنج موڑ کر ہماری طرف واپس آنے لگا جس کی یونی گیشن لائٹس روشن تھیں جس کی وجہ سے ہمیں اس پر نظر پڑنے میں مدد ملی۔ جیسے ہی گھیرنے اس کی طرف اشارہ کرتے ہوئے کہا۔ ”کیا آپ کو وہ نظر آ رہا ہے؟“ ہاں، ہمیں نے جواب دیا۔ ہماری روشنیاں ہندو تھیں۔ اور ہمیں کامیاب ہوئے۔ ہم حریف نقل و حرکت کے قابل نہ تھے۔ دوسری وجہ سے ہمیں اپنی نگرانی کو خیر دیکھنا پڑا۔ جب ہم نے رخ موڑا تو وہ طیارہ ہمارے سامنے کچھ گئے موجود تھا۔ حالانکہ ہماری مدد سے باہر تھا۔ مگر ہم بھی میں نے شہت آخری مدد تک ہندی اور اس پر۔“

۳۰ ایم ایم گن سے فائرنگ شروع کر دی۔“

”میں ٹھیک طریقے سے اس حیدر کے شناخت نہیں کر سکا۔ لیکن چاندنی کی طرف چمکتا ہوا راستے کے دقت مدخلت کرنے والی یہ طیارہ ممکنہ ۲۰ بی ہو سکتا ہے۔

نہایت پر حملے کے لیے سرگرمی سے پرواز کرنے والے دو بی۔ ۵۰ حیدر کی کوشش اس اڈے (سرگرمی) پر ہندوستانی کینبرا طیاروں کے حملے سے ناکام ہو گئی۔ اس کے نتیجے میں وہ ایک کمانڈر لطیف اپنے غریبی گھر کے ساتھ پرواز کر گئے۔ ان کا نمبر ۵۰ ایک اور بی۔ ۵۰ میں پرواز کر گیا تھا۔ انہماک تو ش کرنے میں ناکام رہا۔ اور مشن نامکمل چھوڑ کر واپس آ گیا۔ وہ ایک کمانڈر لطیف جنہیں ایزمید کوڑنے ہوائی اڈوں پر حملوں کی منصوبہ بندی اور ان پر عمل کرنے کی پوری آزادی تھی۔ جی تھی انہماک کے لیے ایک ایسے راستے کا تجربہ کرنا چاہتے تھے جس پر راست کے وقت ہندوستانی طیارے کا خطرہ کم ہو۔ پاک فضائیہ کے حملے نے راست کے وقت لڑاکا حیدر نے ٹیکے تھے مگر یہ یقین تھا کہ ہندوستان کے پاس رت کے وقت لڑاکا حیدر سے استعمال کر کے کی حقیقی صلاحیت نہیں ہے۔

ہندوستانی دفاعی مداخلت کے امکانات کم کرنے اور سرخسے پہنچنے کے لیے دھجک کمانڈر لطیف نے پچھا ٹوٹ کے راستے انہماک ہونے والی ایک ٹھٹھ گھٹی سے سفر کرنے کا ارادہ کیا۔ بی۔ ۵۰ میں نصب زمینی ساخت سے محفوظ رکھنے والے راڈار کی مدد سے یہ راستہ طے کرنا ممکن تھا۔ اس وجہ سے انہوں نے خود ہی اس راستے کو آزمائش کا فیصلہ کیا۔ وہ بتاتے ہیں کہ

”میں نے ٹھٹھ گھٹی تلاش کر لی اور اس میں زمین کی سطح سے کچھ ہی اوپر تک



۱۹۶۵ء کی جنگ میں بی۔ ۵ کے حملے کے تین اراکین کا نقصان ہوا۔ ان میں اسکوڈرن لیڈر، عالم صدیقی اور اسکوڈرن لیڈر سہتریش جی تھے۔ جو بام گھر پر کارروائی سے واپس آنے میں ناکام رہے۔ چوتھے بی۔ ۵ کا حملہ حفاظت کے ساتھ ایکلیٹ کر گیا۔ اور جنگ بندی بنا۔

بھارت نے ضرب و نہیں لگا سکے۔ مگر اب ہمیں اپنے اطراف بہت ساری نیوی گیشن توپوں جگہ گاتی ہوئی نظر آ رہی تھیں۔ میں نے اپنے فہرہ کو آواز دی جو ہم سے پندرہ منٹ پہلے تھا اور اسے واپس جانے کو کہا۔ رات کے وقت ہندوستانی مدافعت کا سامنا کرنے کا یہ واحد اتفاق تھا۔ اور وہ پہلی بار ہمارے مشن منسوخ کرنے میں کامیاب ہوئے۔

عمور پر ایئر فیلڈ کے کناسے بنے، جوئے گرجا گھر کو پہنچنے والے نقصان پر بہت شور مچا، لیکن اچھتے ہوئے ہم پھیلنے کا طریقہ نشانہ بازی کے یہ کم سے کم سیج نتائج کا حامل ثابت ہوا۔

جولہ اور جوہر پر ۱۹/۱۰ ستمبر کی رات کو حملوں کے مطابق حملوں کے بعد ۲۰ ستمبر کو درمیانی شب انہار پر ایک آخری یٹا لگی گئی۔ یہ سی شب آدھ پر۔ جوڑہ اور جوہر پر پچھلے پچھلے تین تین بی۔ ۵ ہیاروں کی ہمارے علاوہ تھی۔ انہار پر اس آخری حملے کی قیادت ونگ کا مڈرٹیف کر رہے تھے اور اسکوڈرن لیڈر ڈیوڈ گیپ ایک بار پھر ان کے نیوی گیشن تھے۔ اسکوڈرن لیڈر نجیب خان منبر ۲ بی۔ ۵ کے کپتان اور اسکوڈرن لیڈر دھرمی فہرہ کے کپتان تھے۔ اس بار ونگ کا مڈرٹیف نے بٹ ورسے تمام راستہ دو موٹوں کی بندی پر لے گیا اور ان کے نیوی گیشن بٹ سے صرف نصف میل تک ان کی رہنمائی کی۔ پہلے لیاٹ سے محو ہو کر پانچ محلہ کیا اور اسے انہار پر لے گئے ہتھیاروں کے علاوہ کسی ہیارہ شکن توپ کا سامنا نہیں کرنا پڑا۔ گھری ہوئی چاندنی میں انڈین ایئر فورس کا اوڈہ بی۔ ۵ کے حملے کے سامنے کھو پڑا تھا۔ لیاٹ کا علاوہ جوائی اوڈے کے قریب سڑک پر روشن میڈلائٹس کے ساتھ دوڑتی ہوئی موٹروں کی قطار دیکھ رہا تھا۔

انہار پر حملوں کا ایک دلچسپ پسو یہ بھی ہے کہ پہلے حملے کے بعد انڈین ہیارہ شکن توپوں نے بندی پر فائر کرنے کے بجائے نیچے پرواز کرنے والے ہیاروں کو بلا واسطہ نشانہ بنانے کی کوشش کی جس کی وجہ سے اطراف کی عمارتوں اور تنصیبات کو ان بی کی توپوں سے کافی نقصان پہنچا۔ اسکوڈرن لیڈر نجیب نے کہہ دیا کہ ایک عمارت کو ہندوستانی ہیارہ شکن توپ کی ضرب سے آگ لگتے ہوئے دیکھا۔ جنگ بندی کے بعد پاک فضائیہ کے آر بی۔ ۵ ایف نے بلند ترین سطح پر پرواز کرتے ہوئے انہار اور دیگر جوائی اوڈوں پر جوئے والے نقصانات کا جائزہ لیا۔

ساتھ تجربے کی روشنی میں اچھتے ہوئے حملے کے پیش نظر اس بار بہت پسے ہی خارج کر دیئے گئے۔ علاوہ ایک ہزار پونڈ والے ایٹھ ای بموں ہر زمیں غیر یقینی تھا لیکن صرف اسی قسم کے بموں کے لیے تاخیر سے چلنے والے فیروز دستیاب ہو سکے تھے۔ انہار پر یہ عمدہ تمام سابقہ حملوں سے زیادہ کامیاب نظر آ رہا تھا۔ بعد میں آئے دن بی۔ ۵ ہیاروں کو ہیارہ شکن توپوں کی شدید فائرنگ کا سامنا کرنا پڑا۔ مگر تیئیس ہیاروں نے اپنا تمام گورہ جلد و جفت کر دیا۔ اس کے بعد ہندوستانیوں نے قریبی کنٹرول منٹ ملے اور خاص

ڈورپو نے جنگ کے دوران پاک فضائیہ کے حملوں کی زد میں آنے والے انڈین ایئر فورس کے جوائی اوڈوں کے اوپر پرواز کی اور اس کے حملے نے انڈین ایئر فورس کی طرف سے آر بی پر ہدایات سنیں جو مگد ۲ کو جس کلومیٹر (۶۵ ہزار ۶۶ فٹ) بندی پر اسے والے لیاٹ کی راہ میں مدافعت کرنے کے لیے دی جا رہی تھیں۔ علاوہ اس بندی پر مدافعت کرنے کی تکنیک مرتب عیس کی جاسکتی تھی۔ لیکن پھر بھی ہندوستانیوں کو آخر میں مسکرتے کا موقع مل ہی گیا۔ انہار کے علاقے میں کسی جگہ جب آر بی۔ ۵ ایف نے پشاور واپس آنے کے لیے اپنا رخ موڑا تو وہ ۵۷ ہزار فٹ کی بندی پر تھا۔ زمین سے فضا میں مار کرنے والا ایک ٹھیلہ لائن میزائل آر بی۔ ۵ کے اوپر اور دوسرا زمین



فلک ہیڈ سی۔ ۱۲۰ کے عقبی ڈوٹنگ ورڈ میں ترمیم سے فضا میں ۱۵۰ انش کی مقدار پر رکھنے کے قابل بنا کر پاک فضائیہ نے برکلیس کو بھی شینہ بھاری کے بے سمت کے قابل بنالیا۔ برسی۔ ۱۳۰ میں ۲۲ ہزار پونڈ شدید ہتھیار کا فیزیم لے جانے کے قابل بنایا گیا۔ ہم عقبی ورڈ سے لڑاکا کر ہفت پر گرنے جاتے تھے۔ بعد میں ہندوستانی فضائیہ نے اپنے اختراعات لے۔ این۔ ۱۲ کو اسی طرز سے استعمال کیا۔

لے کیا تھا پاک فضائیہ نے نہیں) جب کہ حقیقت میں ایک پرانے کنٹرول ٹاور کے ایک حصے کو نقصان پہنچنے کے علاوہ ایئر فیلڈ کی کسی بھی تنصیب کو نقصان نہیں پہنچا۔ کسی طیارے کو نقصان پہنچنے کا تو سوال ہی پیدا نہیں ہوتا۔

دشمن کے تمام ہم غیر فوجی ٹھکانوں پر گرسے اور اسی طرح چٹا ٹوٹ اور ہوا اور پڑاؤ کے باسے میں دعویٰ کیا گیا کہ ان آڈوں کو ناکارہ بنا دیا گیا۔ جگ بندی کے بعد غیر ملکی ملک کے فضائی آماجی پنجاب میں واقع تمام ہوائی آڈوں کے دوسے پر مدعو کیے گئے۔ انہوں نے خود دیکھا کہ ان میں سے کوئی بھی ہوائی آڈہ ناکارہ نہیں بنایا جاسکا، یہاں تک کہ ایک دن کے لیے بھی بے عمل نہ ہوا۔

واقعات کے بعد آخر الذکر دعویٰ مشکل سے ہی تسلیم کیا جاسکتا ہے۔ لیکن پاک فضائیہ نے بی۔ ۵ طیاروں کی کارروائی سے ناخوش نہیں تھی۔ یہ کارروائی ۲۲ ستمبر کو چار بی۔ ۵ طیاروں کے لیے ہندوستانی کے علاقے میں بری فوج کی مدد کے لیے دشمن کے قوت پانے پر ۲۲ ہزار پونڈ بم گرنے کے ساتھ ختم ہو گئی۔ دشمن کی زبردست فوجی ملک کو اس دن اندری کی طرف بڑھتے جھنے دیکھا گیا تھا۔ غالباً یہ سب کچھ بی آر بی کے مشرقی کنارے پر حملے کے لیے تھا۔

اس ملک کو اس کی ٹرل تک پہنچنے سے روکنے کی ذمہ داری پاک فضائیہ پر تھی۔ اور اس قلعے پر گرنے جانے والے بی۔ ۵ کے بموں نے دشمنوں اور جھاڑیوں کے نیچے چھپی ہوئی دشمن کی کیمپوں اور دیگر گاڑیوں کو شعلوں میں اپٹ لیا۔

اس طرح پاک فضائیہ کے ۲۲ مدد بی۔ ۵ بمباروں کی مختصر فوری سرس نے اپنی ۱۶۰ کامیاب پروازوں میں ہندوستانی ٹھکانوں پر چھ سو ٹن بم گرنے۔ یہ ناکام سمجھی جانے والی ۱۹ پروازوں میں گرنے جانے والے تیس ٹن بموں کے علاوہ تھے۔ اس کے مقابلے میں انڈین ایئر فورس کے ساتھ کینبرا طیاروں نے پاک

اس کے نیچے پٹا اور طیارے کی باڈی کو سخت نقصان پہنچنے کے علاوہ اس کے دونوں جیٹ انجن بھی تباہ ہو گئے۔

کسی نہ کسی طرح ڈھنسا ہوا ڈروپل اپنے آڈے تک پہنچا دیا گیا۔ جہاں پتہ چلا کہ اس کا اگلا ہیمہ (ٹونز وہیل) آگے نہیں نکل سکتا اس لیے پشاور رن وے پر ہنگامی طور پر طیارہ آنا سنے کے انتظامات کیے گئے اور ڈروپل کریش بیریر اور پٹنے دو ہیموں پر پھسلنا ہوا رن وے پر اترا آیا۔ طیارے کے باڈی پر زیادہ سے زیادہ ایک فٹ قطر کے ساتھ چھوٹے بڑے ۵۰ اصواتیخ پائے گئے اور زمین پر اترتے وقت طیارے کو مزید نقصان پہنچا جس کی بناء پر پاک فضائیہ کے دیکھ بھال والے عملے نے اس قیمتی اور نہایت اہم طیارے کی مرمت کر سنے کی کوشش کی۔ انہوں نے پاکستان نیشنل ایئر لائن کے عملے کی بھی مدد حاصل کی۔

چھ آر بی۔ ۵ ایف کی ساخت میں استعمال ہونے والی دھات سے آشنا تھا۔ اور ایک ماہ کے اندر آر بی۔ ۵ ایف پرواز کے قابل ہو گیا۔ یہ ایک بہت بڑی فنی کامیابی تھی بعد پاک فضائیہ کے زمینی عملے کا شاندار تکنیکی صلاحیت کا مظاہرہ ہو گیا۔ ۱۵ ستمبر کے بعد پاک فضائیہ کے ایئر اسٹاف کو اطلاع ملی کہ اگلی صفوں کے ہوائی آڈوں پر پاک فضائیہ کے حملوں کی تاب نہ لا کر انڈین ایئر فورس اپنے طیارے ان آڈوں سے جیتھے ہٹا رہی ہے۔ انڈین ایئر فورس کی کوششوں کو کنٹرول کر سنے کے لیے ان کاروائیوں کے اثر کا یہ واضح ثبوت تھا۔ پاک فضائیہ نے بی۔ ۵ کی بمباری کے نتیجے میں دشمن کے نقصانات مرتب کرتے وقت زمین پر تباہ ہونے والے کسی طیارے کے باسے میں کوئی دعویٰ قبول نہیں کیا جب کہ ہندوستان کی رپورٹ اس سے مختلف تھی۔

جنگ کے بعد پاک فضائیہ کے شب خون پر تبصرہ کرتے ہوئے ہندوستان کی وزارت دفاع نے کہا،

”ہمارے ممکن ترین کی صحیح فائرنگ نے عام طور پر پاکستانی ہوا بازوں کو اپنے ہم جلدی سے پیچھا کر بھاگ نکھنے پر مجبور کر دیا۔ جب کہ حقیقت یہ ہے کہ بی۔ ۵ کے شب خون میں قابل ذکر تنصیبات کو نشانہ بنانے میں ناکافی کامیاب ہوا۔ پاکستان طیاروں کی تباہی اور ہوائی آڈوں کو ناکارہ بنانے کے بے سرو پا دعوے کرتا رہا۔ مثال کے طور پر اناہلہ پر رات کے ایک حملے کے بعد دشمن نے ۲۰ طیارے زمین پر تباہ کرنے کا دعویٰ کیا (یہ دعویٰ امریکی جریڈ سے



فضائیہ کے اڈوں کے خلاف اپنے شہینہ حملوں کے لیے صرف ۹۲ پروازیں کیں۔ پاک فضائیہ کے بی ۵ طیاروں کے حملے کی نگرانی کا اندازہ فلاٹ ٹھینٹ ٹھمن الدین احمد کی مثال سے کیا جاسکتا ہے جنہوں نے جنگ کے دوران گرفت کی شدت تکلیف کے باوجود اپنے غیریٹھ اسکوڈرن لیڈر ضعیب عالم کے ساتھ جڑی تھلڑوں کا روائوں کے لیے پروازیں کیں۔ جنگ بندی کے دوسرے دن ان کا آپریشن ہوا اور ان کا ایک گروہ نکال پڑا۔ پائلٹ اور غیریٹھ دونوں کو ستارہ جرات عطا کیا گیا۔ بمبار طیاروں کے فضائی حملے کے ایک درجن سے زائد اہلکین نے یہ اعزاز حاصل کیا۔

ان کاروائیوں میں پاک فضائیہ کے تین بی ۵ بمبار سامنے ہوئے حالانکہ دشمن کی کارروائی کے نتیجے میں صرف ایک بی ۵ کا نقصان ہوا جبکہ فضائیہ کے بی ۵ طیاروں نے ہواؤں پر سب سے زیادہ توجہ دی۔ اور اس پر ۲۲ اٹن بم گرنے۔ اس کے بعد جد چور (۹۸ اٹن) آدم پور (۵۵ اٹن) پٹھانکوٹ (۷۷ اٹن) ہام نگر (۶۶ اٹن) سرسہ (۱۲ اٹن) جموں (۵۵ اٹن) انبیل (۱۰ اٹن) اور سری نگر (۷ اٹن) کا شمار ہوتا ہے۔ برقی فوج کی پشت پناہی میں سامنے آنے والے ٹھکانوں پر بی ۵ سے ۷۷ اٹن بم برسائے گئے۔ ان ہی طیاروں نے بیاک کے پل پر ۵۵ اٹن اور گڈارو کے علاقے میں دو ٹن کے علاوہ امرتسر اور پر ۱۴ اٹن بم برسائے۔

پاکستان کی شہینہ بمباری مہم کا ایک اور پہلو ہے جو پاکستانیوں کی بہت پسند ذہانت کا نمونہ ہے اور جس کا پہلے ذکر نہیں کیا گیا۔ لاگ جیٹ سی۔ ۱۳۰ اپنی بھاری مال بردار صلاحیت کے ساتھ کثیر کے تین سے چار ہزار فٹ کی کم سے کم بلندی والے علاقے میں مشکل ٹرکی اور جھڑپاتی حالات کا سامنا کرتے ہوئے فراہم سستی رسد کا کام انجام دے چکے تھے۔ ان طیاروں کی فہرست اور صلاحیت کے پیش نظر انسپورٹ ڈیپارٹمنٹ کے اسٹیشن کنڈر اہل انٹرکونٹیننٹ ایک ہل نے سوچا کہ کون سے ان طیاروں کو بمباری کے لیے استعمال کیا جائے ۱۹۹۵ء کی جنگ سے پہلے پاک فضائیہ دو ایجنٹوں نے نہایت جھوٹے ہل بردار پٹیل طیاروں کو اپنے ہر ایک بازو کے نیچے چار ہزار پونڈ بم لے جانے کے قابل بنائی تھی اسکوڈرن نمبر ۷ نے کم تر دفاعی اختیارات والے ٹھکانوں پر رات کے وقت بمباری کے لیے ان پر کچھ مشق بھی کی گئی تھی۔ سی۔ ۱۳۰ کی سام بار بردار صلاحیت ۲۰ ہزار پونڈ سے زیادہ ہے۔ اس طرح یہ طیارہ دوسری جنگ عظیم کے سب سے بڑے بمبار کے ہم چہ ہو سکتا تھا۔

۹ ستمبر ۱۹۹۵ء کو جب ڈیگ کنڈر ہل نے سی۔ ۱۳۰ کو بمبار کی حیثیت سے استعمال کرنے کی تجویز کا ڈیپارٹمنٹ کو پیش کی تو اس پر آپریشن سٹاف کی کچھ جھجک کے باوجود ایڈوائس مارشل فورسز کا رد عمل ان کی پشیمیل فطرت کے عین مطابق تھا۔ انہوں نے اس خیال کو عملی شکل دینے کے لیے فوری طور پر سرگرم ہو جانے کی ہدایت کی۔ ٹرانسپورٹ ڈیپارٹمنٹ کے آفیسر کا ڈیگ ڈیگ

کانڈر (حال گروپ کپٹن) نے ڈیپارٹمنٹ کے ساتھ جنرل نے ڈیگ کی مدد سے رات کے وقت کٹر میں رسد کرنے کی مہم کا آغاز کیا تھا۔ گروپ کپٹن ہل نے سی ۱۳۰ کو اس کی نئی ڈیوار ہیل کے لیے ڈھانسنے کا کام شروع کر دیا۔

سی ۱۳۰ کی بار برداری کی صلاحیت کا بھرپور استعمال کرنے کے لیے یہ ضروری تھا کہ بم ہلے کے اندرونی کارگو ہولڈ میں لے جانے جائیں اور اسی طرح عقی دو کھول کر گرنے جائیں۔ سی ۱۳۰ کا ڈھانچہ کچھ اس طرح کا بنایا گیا ہے کہ اگر اس کا عقی دروازہ اور در کھلے ہوں تو اس کی زیادہ سے زیادہ رفتار صرف ۵۰ ناٹ ہوتی ہے۔ اس لیے پہلا سلسلہ یہی تھا کہ کسی طرح اس رفتار کو زیادہ بہتر بنایا جائے تاکہ زمینی فائر اور مدخلت کے مقابلے میں سی ۱۳۰ کی نازک پوزیشن کو بہتر صورت حال میں تبدیل کیا جاسکے۔ ڈیگ کانڈر ہٹ نے در کھلے کی سست رفتاری اور ہل برداری پر توجہ دی جب کہ گروپ کپٹن ہل نے بم لڑنے اور ان کو خارج کرنے کے بہتر طریقے پر غور کیا۔

سست رفتاری کا باعث بننے والے در کے نیچے حصے کو لیڈ کر کے اور کچھ مقنطری بہت تبدیلیوں کے ساتھ ہلے کی رفتار میں ۲۸۰ ناٹ تک کا اضافہ ہو گیا۔ بم کھلے اور ان کو خارج کرنے کا سلسلہ بھی چلانی ڈیگ ہٹ سے خانے بنا کر سامنے سے حل کر دیا گیا۔ یہ بم اس طرح کھلے گئے تھے کہ آسانی سے گرنے جاسکیں۔

۹ اور ۱۰ ستمبر کو ماری پور ریجن میں ڈیگ کانڈر ہٹ نے بم گرنے کی اس تکنیک کی آزمائش کی۔ اور معمولی تاخیر والے فیوز کے ساتھ ایک ہزار پونڈ کے بم گرنے اور اس طرح شہینہ بمباری کے لیے پاک فضائیہ کے پانچ سی ۱۳۰ بی طیاروں کو تیار کر لیا گیا۔ ابتدا میں ایک سی ۱۳۰ کو بمباری کے کام کے لیے تبدیل کرنے میں چھ گھنٹے دیر کا ہوتا تھا۔ لیکن آخر میں یہ وقت کم ہو کر گھنٹے گھنٹے گھٹ گیا۔ اس کام کی تیز رفتاری کا اندازہ اس امر سے لگایا جاسکتا ہے کہ فیر اسکوڈرن صرف تین دن کے اندر اس سبک کو اپنی جارحانہ کارروائی شروع کرنے کے لیے تیار تھا۔

بمباری کی پہلی کارروائی خود ہی انجام دینے کے لیے پرمعزم ڈیگ کانڈر ہٹ کے خیال کے مطابق اس غیر مستح سی ۱۳۰ کا ہمزہ جیٹ عمل یہ ہونا چاہیے کہ طیارہ اپنے ہٹ پر غمی اور تیز رفتار پروانے کے ساتھ پہنچے تاکہ اس کا سرخ ڈیگ سکے۔ محمد اور اس کے بعد وہاں سے نکلنے کے لیے جتنا زیادہ ممکن ہو نیچے ہی بہت سی ۱۳۰ ایس بم گرنے کے لیے شہت کا کوئی انتظام نہیں تھا۔ اس کے غلے کو عام رسد گرنے کے انداز ہی پر بم بھی گرنے تھے۔ اپنے پہلے ہٹ پٹھانکوٹ کے مشرق میں صرف دس میل کے فاصلے پر واقع کٹھوبہ ہل تک پہنچنے کی تیاری میں ڈیگ کانڈر ہٹ نے ۸۰ ناٹ کی تیز رفتار کے ساتھ نیچے پرواز کرتے ہوئے ٹھکانے پر پہنچنے اور بم گرنے کا حساب لگایا تھا۔ ان کا خیال تھا کہ اس

ہریٹے سے ہندوستان دفاعی نظام کو طیسے کی آمد کا سرخ ملنے اور اس کی مباری کی کارروائی کے درمیان اپنا رد عمل نہ بر کرنے کے لیے تقریباً سات منٹ کا وقت مل سکے گا۔ اس طرح سی ۱۲۰ مداخلت کے خطرے کو کم کر سکے گا۔

ٹیک آف سے کچھ دیر پہلے ان کو تھیر کے آپریشن سٹاف سے ایک سال موصول ہوا اور اس میں کہا گیا کہ مباری کی یہ دوڑ کسی طرح بھی آٹھ ہزار فٹ کی بلندی سے کم سطح پر نہ لگانی چاہئے تاکہ سی ۱۲ کو ملکی طیارہ شکن توپوں سے محفوظ رکھا جا سکے۔ چند روز قبل اسکو اوڈن لیڈر اقبال کا آر بی ۵۰ بی پاکستانی ملکی طیارہ شکن توپوں کے فارے سے ضائع ہو گیا تھا۔ ظاہر ہے کہ یہ فرمان اسی تلخ واقعہ کا نتیجہ تھا۔ ونگ کمانڈر بٹ نے اس فیصلے کے خلاف سخت دلائل دیئے۔ انہوں نے بتایا کہ اس فیصلے کا مطلب یہ ہوا کہ انہیں کھربہ سے ۲۳ میل دور پہنچے ہدف پر پہنچنے کے لیے بھاری وزن کے ساتھ سی ۱۲ کو آٹھ ہزار فٹ کی بلندی پر اڑانا پڑے گا۔ یہ پہلی ٹکٹ کے حلقے میں پرواز ہوگی۔ اس طرح سی ۱۲۰ چاند کی روشنی میں کسی بھی گشتی فائر کے لیے آسان نشان بن جائے گا۔

تھیر بھند تھا کہ سی ۱۲۰ سے حملہ یا تو آٹھ ہزار فٹ کی بلندی سے ہوگا یا نہیں ہوگا۔ اس لیے ونگ کمانڈر بٹ نے احتجاج کرتے ہوئے اسے قبول کر لیا۔ گروپ کپٹن ہاس نے کہا: ”یہ تو خود کشی کی کارروائی ہے، کیا تم یہ کرنا چاہتے ہو۔“ بٹ نے بڑبڑاتے ہوئے کچھ ایسے الفاظ ادا کیے جن کا مطلب یہ تھا کہ موت تصوف ایک بار ہی آتی ہے۔ اور انٹیشن کمانڈر نے کہا کہ میں بھی اس مشن پر ساتھ چلوں گا۔

ایک ہزار پونڈ کے اٹھارہ بموں کا بوجھ لیے ہونے کی ۱۲/۱۲ ستمبر کی صبح کے ابتدائی لمحات میں یعنی طلوع سے چند گھنٹے قبل پرواز کے لیے بند ہوا۔ ابتدائی منصوبے کے مطابق اور جہاں تک ممکن ہو سکا رڈا کے سامنے سطح زمین سے دوسرے تین سو فٹ کی بلندی پر چھڑا۔ ونگ کمانڈر بٹ نے وزن کے ساتھ آٹھ ہزار فٹ پر پہنچنے کے لیے بند ہونے کی شرح کا حساب لگایا تھا۔ اور جب طیارہ آٹھ ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچ گیا تو نیوی گیٹر نے سی ۱۲ کی مباری کی دوڑ پر لگانے کے لیے اس کے راستے میں کچھ اصلاح کی۔ یہی سلسلے میں ونگ کمانڈر بٹ نے رپورٹ میں بتایا۔

”اپنی اس دوڑ کے آخری منٹ پر میں نے دائیں طرف سے نیوی گیشن روشنی کو اپنی طرف آتے ہوئے دیکھا۔ پہلے میں سمجھا کہ یہ ستارہ ہے لیکن پھر میں نے دیکھا کہ یہ حرکت کر رہا ہے۔ اس وقت ہم ہم گرنے کے مقام سے صرف ۱۰۰ میٹروں کے فاصلے پر تھے اس لیے میں نے خاموش رہنے کا فیصلہ کیا۔ حالانکہ ٹیک آف سے پہلے میں نے اپنے غلطے کو تمیز کر دی تھی کہ اگر انڈین ایئرفورس کا فائر گشت پر موجود ہے تو غالباً ہماری کارروائی میں مداخلت کی جائے گی۔ اور جب نیوی گیٹر نے آواز دے کر بتایا کہ ہم گرنے جا چکے ہیں۔ وہ طیارہ ہمارے سامنے سے گزر چکا تھا۔ اور جیسے ہی وہ ہمارے پورٹ ونگ کے ویچے

سے گزر امیر اس سے رابطہ ختم ہو گیا۔ میں نے ڈرائیو میں پتہ بتایا کہ ایک منٹ بعد ہمارا بیچا کر رہا ہے اور میں نے مال بردار خانے میں موجود لوڈ مارٹر سے سارتر عقب میں دشمن کے طیاروں پر نظر رکھو۔ اس نے آواز دی ”نیوی گیشن روشنی کے بغیر کوئی آرٹیلری لا جب کہ ہم نے پہلے جو طیارہ دیکھا تھا اس کی نیوی گیشن لائٹیں روشن تھیں۔ میں نیچے کی طرف اگر اس سے بچ نکلنے کے لیے اقدام کرنا چاہتا تھا مگر ہم اس وقت ۲۸۰ فٹ کی تیز رفتار پر جا رہے تھے۔ لڑاکا طیاروں کے مقابلے میں ٹرانسپورٹ طیاروں کا ڈھانچہ نسبت کمزور ہوتا ہے۔ وہ میں جانتا تھا کہ اگر اس رفتار پر طیسے کا رخ موڑنے کی کوشش کی گئی تو وہ حیلے کے ایک بازو یا اس کے عقبی بچے سے ہاتھ دھو بیٹھیں گے۔ اس لیے میں نے پہلے کی رفتار تقریباً ۱۹۰ فٹ تک کم کرنے کے لیے کوشش کی۔ مجھے معلوم تھا کہ سی ۱۲۰ ریح موڑتے وقت ۲ درجہ تھقل کو برداشت کرنے کی صلاحیت رکھتا ہے۔ اسی لیے میں نے اسی سطح تک اسے کے لیے اقدام کیا اور ساتھ ہی رفتار کو ۱۲۰ فٹ پر قائم رکھنے کے لیے طاقت کو جاری رکھا۔

”فائر طیارہ اتنے سخت موڑ کا ساتھ نہ دے سکا اور ہمارے اوپر سے گزر گیا اور وہ جاتے جاتے اوپر بڑے نظر آنے لگا۔ اگر میرے طیارہ میں ساتھی ایک یا دو گن ہوتیں تو میں اسے مار گرتا۔ لیکن سی ۱۲۰ تو باطل غیر مسلح ہوتا ہے۔ بد قسمتی سے بچ نکلنے کے اس اقدام نے ہمیں پشیمان کر دیا تھا۔ ہم ان کی مباری شکن توپوں نے بڑے سلسلے سے اپنے دھبے کھول دیئے۔ ہم اپنے نیچے سپر ٹیکن گولوں کی روشنی دیکھ سکتے تھے۔ چند درمیان دھبے کی توپوں کے گیسے ہمارے اوپر کچھ فاصلے پر پہنچ رہے تھے۔ ان ہلکی توپوں کی گولہ باری سے پہلے اسے کے لیے اس وقت تک مجھے انتظار کرنا پڑا جب تک کہ ہم ہندوستانی فضا نیٹ کے ساتھ باہر نہ نکل آئے۔ اس کے بعد میں نے چھ قوت پر دباؤ ڈالا اور دو منٹ ۱۰۰ میٹروں میں طیارہ دوختوں کی بلندی پر پہنچے پہنچ گیا۔

نیچے سطح پر باہر نکلنے ہوئے میں نے ہمارے اقدام جاری رکھے۔ بجائے اس وقت تک اطمینان نہ ہوا جب تک کہ ہم نے سرحد پار کر کے اپنے گزر گزٹ کنٹرول انٹریکشن سے رابطے کے لیے بلند ہونا شروع کر دیا۔ ہم کسی حادثے کے بغیر واپس اپنے اڈے پر پہنچ گئے۔ اور طیارہ پر جو حد نقصان نظر آیا وہ پورٹ ونگ کے ٹپ پر ۱۵۰ گز کی گولی کا ایک سوراخ تھا۔

حالانکہ سی ۱۲۰ کے غلطے کے نتائج کی فوری طور پر تصدیق نہیں ہو سکی مگر خیال تھا کہ کھڑے ہر کے اطراف ہندوستانی فوجوں پر ایک ساتھ گونے والے ۱۰۰ ٹن بموں کے ڈھیر سے کافی زیادہ اور گرا اثر پڑا ہوگا۔ دوسرے دن کل انڈیا ریڈیو نے علان کیا کہ پاک فضا نیٹ اب چینی ساخت کے چار رجن وے بسب استعمال کر رہی ہے۔ اس سے ظاہر ہوا کہ پشیمان کر دیا گیا تھا۔ دشمنی میں ہندوستانی فضا نیٹ کے لڑاکا طیاروں نے سی ۱۲۰ کی شناخت کرنے میں منظمی کی تھی۔



سی۔ ۲۰۰ کی پہلی کامیابی کے بعد پاک فضائیہ کے اہل ہزاروں نے جنگ بندی سے پہلے دیگر ترہ جارحانہ کارروائیاں کیں۔ لیکن چونکہ آپریشنز سٹاف اس کی کارروائی کے لیے خطہ ہزار فٹ کی بلندی پر بلند تھا اس لیے وہ سکاٹڈر ہٹ کی تجویز کے مطابق یہ حملے سرحد کے اطراف ہندوستانی فوجی ٹھکانوں تک ہی محدود رہے۔ ان بعد کے حملوں سے ہندوستانیوں کا یہ شبہ یقین میں بدل گیا ہوا کہ پاک فضائیہ چینی ساخت کے ہارن وائے ہمارا استعمال کر رہی ہے اور پاکستانیوں نے بھی یہ بات ظاہر نہیں ہونے دی کہ وہ بمباری کے لیے سی۔ ۲۰۰ اٹھارے استعمال کر رہے ہیں۔ صرف اپنی پیراگنڈو صلاحیت ہی کی بنا پر سی۔ ۲۰۰ انٹین ایئر فورس کے زمین سے حملوں کے لیے پرکشش ہوتے تھے۔ لیکن کاروائیوں کے دوران اس ہڑے طیسے کو دشمن کی نظر بہ سے پرشیدہ رکھتی اسکو ڈرون خبر کا اہم منسلق تھا۔

آغاز جنگ ہی سے ہندوستانی فضائیہ کے کینبرا ہیٹے چکواہ پہلے کر پہنچے۔ لیکن سی۔ ۲۰۰ طیاروں کو عمدہ طریقے سے منتشر کر دیا گیا تھا اور وہ ٹھینہ پروازوں کے لیے مختلف اڈوں سے جن میں پشاور، ملتان اور کوٹ شامل تھے اڑتے تھے۔ حالانکہ ہندوستانیوں نے جنگ کے دوران کئی سی۔ ۲۰۰ طیاروں کو مار گرنے کا دعویٰ کیا۔ لیکن جنگ بندی کے بعد جب انٹین ایئر فورس کے کمانڈر جنرل نے اس اڈے کا دورہ کیا تو گروپ کپٹن ہال پاک فضائیہ کی فہرست کے مطابق تمام (پانچوں) طیاروں کو صحت آراستہ کرنے کے قابل سمجھے۔

ٹھہرہ کے بعد سیالکوٹ سیکٹر میں رام گڑھ نامے کے تین میل شمال میں دشمن کے ٹینکوں اور توپوں کا اجتماع سی۔ ۲۰۰ بمباروں کا دوسرا ہدف قرار پایا۔ ۱۵ ستمبر کی رات کو اس ہدف پر اپنی واحد چیپٹ کے ساتھ ۱۵ ہزار پونڈ بم گرنے کے لیے دوسری ۱۲۰۰ استعمال کیے گئے۔ اس کارروائی نے چونکہ ک طرف پیش قدمی کرنے والی ہندوستانی فوج پر تباہ کن اثر ڈالا اور جب ہندوستان کے مسلسل شدید حملوں کے خلاف سختی سے ثابت قدم چنڈہ کے اطراف خطرناک موقع کو آسانی جلدی تھی۔ ۱۵ ستمبر کی رات کو ایک بار پھر سی۔ ۲۰۰ طیاروں کو طلب کیا گیا۔ اس بار جارحانہ کاروائیوں کے لیے تیار کیے جانے والے دو اہل ہزاروں نے تین ہزاروں کے ساتھ حملے کیے۔ ایک بار پھر ایک عمدہ رام گڑھ کے قریب دشمن کے ٹینک اور توپوں پر کیا گیا اور دو حملے سیالکوٹ سے دس ناٹیکل میل کے فاصلے پر پٹرول کے ایک ذخیرے پر ہوئے۔ ایک بار پھر ہر کارروائی میں ۹ ٹن ذہنی بم گرائے گئے۔ ۱۹ ستمبر کو پھر رام گڑھ کے خلاف ایک تین سی۔ ۲۰۰ نے کارروائی کی اور دشمن کے بہت سے ٹینک، توپیں، ایمینیشن اور ایندھن کے ذخائر تباہ کر دیے۔

سی۔ ۲۰۰ کی تمام کارروائیاں سیالکوٹ اور لاہور سیکٹر کی گئیں۔ جہاں بڑی جنگ سب سے زیادہ شدت سے جاری تھی۔ ان طیاروں کی بھرپور بمباری پاکستانیوں کے لیے ایک حقیقی خفیہ ہتھیار ثابت ہوئی۔ ۱۹ ستمبر کو

راست کی تاریکی میں دوسری ۱۲۰۰ طیاروں نے رٹک اور جہاں کے اطراف انڈین فوج کے اجتماع کے خلاف دوبارہ پرواز کر کے کامیاب کارروائیاں کیں۔ ان حملوں سے مادی نقصان کے علاوہ دشمن کے حوصلے پر زبردست تباہ کن اثر پڑا۔

اس وقت تک اسکو ڈرون خبر کے فرض شناس اور اپنے کام کی لگن میں محو عملے نے سی۔ ۲۰۰ طیاروں میں ۲۱ ہزار پونڈ بوجھ کرنا شروع کر دیا۔ پاک فضائیہ کے ہر کوئیس نے ۱۱ ستمبر کی رات بھوسے چارسل جنوب مشرق میں دشمن کے بھاری توپ خانے پر بموں کا سارا بارانڈیل دیا۔ اسی رات ایک اور سی۔ ۲۰۰ نے ایک ہزار پونڈ کے ۱۸ بم ڈلوٹوہ میں دشمن کی توپوں کے اس اجتماع پر گرائے۔ جہاں کچھ ذیلی دھماکے دیکھے گئے۔ یہ جنگ کے آخری مراحل میں لاہور پر توپوں کی زبردست گولہ باری کے لیے ہندوستانیوں کی تیاریوں کا ایک حصہ تھا۔ ہر پاک فضائیہ نے اسے ناکام بنانے کے لیے دن رات ایک کر دیئے۔ سی۔ ۲۰۰ نے جنگ کے خاتمے کے مراحل پر آخری دنوں میں اپنی بھرپور فوجی سرگرمیوں سے فیصلہ کن نتائج مرتب کیے۔ ۲۲ ستمبر کو موسم کی خرابی کی وجہ سے ہندوستانی توپ خانے کے اجتماع پر پاک فضائیہ کے حملوں میں زبردست رکاوٹ ڈالی۔ لیکن اسی رات دشمن کے ٹھکانے تلاش کرنے اور راڈار کی مدد سے ان پر بم برسانے کے لیے تین سی۔ ۲۰۰ طیاروں کی پروازوں پر کوئی اثر نہیں پڑا۔ ایک ہر کوئیس نے صبح طلوع سے قبل ہی ۹ ٹن بموں کا سب سے بڑا بوجھ ڈلوٹوہ پر ہندوستانی توپوں کے اوپر ٹھکانا دیا۔ جب کہ وہ جنگ کا ٹھہر ہٹ کی قیادت میں دوسرے دو طیاروں نے واہدہ اٹاری سیکٹر میں صرف تین سیکنڈ کے اندر ۲۲ ہزار پونڈ بم دشمن کے سر منڈھ دیئے۔

جہاں تک دوسرے ہدف کا تعلق ہے ہندوستان اپنی قوتیں بی آر بی کے کنارے سے بہت قریب لے آئے تھے۔ پاک فضائیہ بی آر بی ہنٹر ٹھکانے اندوڑی سے بچنے کے لیے فکر مند تھی۔ لیکن بمباری کے حصارے ہوں کو ٹھیک ٹھیک نشانے پر پہنچا دیا۔ اٹاری پر ہدف میں ۲۲ توپوں کے ساتھ ایک ہندوستانی اکی کرجنٹ شامل تھی جو بی آر بی ہنر کے متوازی ایک میل طویل پٹی پر پھیلی ہوئی تھی۔ اس کارروائی کا تقاضا تھا کہ علاقے کو مختصر ترین وقت میں زیادہ سے زیادہ بموں سے پڑ کر دیا جائے۔ دوسری ۱۲۰۰ ستمبر کی رات کو گیارہ سیکنڈ پونڈ پونڈ بموں نے دریائے راوی پہلے چیک پوسٹ پر پہنچے اور ٹھیک وقت پر حملہ شروع کیا۔ بم بالکل مجموعے پر ایک وقت خارج کر دیئے گئے۔ اور ۲۰ ٹن سے زیادہ دھماکے فی زنی این ٹی نے ہندوستانی اٹاری پر تباہی نازل کر دی۔ سی۔ ۲۰۰ کے حملے نے بہت سے ذیلی دھماکے بھی دیکھے۔ بعد میں ۳۰ ہندوستانی توپوں کی تباہی ان کے کھاتے میں ڈال دی گئی۔ جنگ کے بعد سی۔ ۲۰۰ کی بمباری کے نتائج کا تجزیہ کرنے سے معلوم



ہوا کہ پاک فضائیہ نے دو لاکھ ۶۴ ہزار پونڈ بم گرنے میں زیادہ سے زیادہ ایک میل کے دائرے ہی میں نشانے خطا گئے ہیں۔ نمبر ۶ اسکوڈرن کی نشانہ بازی کا مقصد اور منفی اوسط چھ سو گز رہا۔ کسی علاقے پر بمباری کے لیے یہ اعلیٰ درجہ کا انتہائی اطمینان بخش ہیں۔ ایک یا دو سی۔ ۱۳۰ کے حملے تو پہلے بم سو گز تک ٹھیک ٹھیک نشانے پر گرائے۔ حالانکہ پوری جنگ کے دوران مل ڈار دہرے کوئی نقصان اٹھانے بغیر گزر رہا۔ لیکن اس کے حملے کو درمیان مشکلات کے باوجود سی۔ ۱۳ کی کارروائی قابلِ تعریف ہے۔ اپنے بی۔ ۵ اور ۱۵ لاکھ ٹھیک ٹھیک ہتھیاروں کے مقابلے میں سی۔ ۱۳۰ کا حملہ بھی ساخت غیر مستحکم ہونے کے ساتھ ایکشن سیٹ جیسے ذریعے بچ نکلنے والے ذرائع سے محروم ٹرانسپورٹ طیاروں سے کارروائی کر رہا تھا۔ وہ یہ جانتا تھا کہ شکل لمبات میں ان کے لیے فلائٹ ڈیک سے اتر کر پراخوٹ کے ذریعے بچ نکلنے کے مواقع تقریباً ناممکن ہیں۔ لیکن ان کی فرض شناسی، جذبہ ایثار غیر متزلزل رہا۔

پاک فضائیہ کے ٹرانسپورٹ آپریشنز کی آخری جھلک یہ ہے کہ جنگ کے آغاز کے بعد جابر رشل فریٹر طیارے بھی اس کے ساتھ شامل کر لیے گئے یہ طیارے چکالہ میں اسکوڈرن نمبر ۱۲ کے ساتھ خدمت انجام دینے کے لیے مامور ہوئے۔ اس یونٹ کی مامور ذمہ داری صدارتی وائی کانٹ کی پرواز سہانا تھی۔ حالانکہ ان دو ایجن والے دفاعی اعتبار سے نازک طیاروں نے دو سال سے کوئی پرواز نہیں کی تھی۔ لیکن ٹرانسپورٹ ونگ کے حملے نے ان کو چند دنوں کے اندر کم فاصلے کے لیے آٹھ ہزار پونڈ تک مال برداری کے قابل بنا دیا۔ ان فریٹر طیاروں نے کل دو سو گھنٹوں کی پرواز کر کے پاک فضائیہ کی اہلی صف کے ہوائی اڈوں پر سہانی کا سلسلہ جاری رکھ کر اہم کام انجام دیا۔ سی۔ ۱۳ اور بی۔ ۵ کی طرح ان فریٹر طیاروں کو بھی پوری جنگ کے دوران خدمت گاری کے قابل رکھا گیا۔ اور جب جنگ ختم ہوئی تو یہ طیارے نیوزی لینڈ ایئر فورس کے ہاتھ فروخت کر دیے گئے۔



# نکاح

پاک آرمی کی تیاریوں اور منصوبہ بندی کے فقدان کا اظہار اس امر سے ہوتا ہے کہ جنگ کے آغاز کے تقریباً ایک ہفتے بعد میدان جنگ میں برسرِ کار دستوں کے پاس صرف چند گولوں کے استعمال کے لیے ہر طرح کی یونین کا ذخیرہ باقی بچا تھا۔

ایئر مارشل نور خان بتاتے ہیں کہ جب ۱۰ ستمبر کو بری فوج کے کمانڈر انچیف نے صدر ایوب خان کو اس صورت حال سے آگاہ کیا تو ایوب خان کا چہرہ زرد پڑ گیا اور ان پر سخت طاری ہو گیا۔ حالانکہ اس سے پہلے وہ جنگ کی صورت حال پر غور کرنے کے لیے آٹرا لڈر کی درخواست مسترد کر چکے تھے۔ ۶ ستمبر تک ایوب خان کی حکومت حالت امن کے معمول کے مطابق کام کر رہی تھی لیکن جب بری فوج کا یہ احساس ہوا کہ وہ بڑی تیزی سے اپنے ٹینک اور توپوں سے محروم ہو رہی ہے تو پھر مکمل جنگی حالت کا انداز اختیار کر لیا گیا۔

اس وقت ایئر مارشل نور خان نے تجویز پیش کی کہ پاک فضائیہ کے سابق کمانڈر انچیف ایئر مارشل اصغر خان کو اسلحہ اور فوجی ساز و سامان کی تلاش میں ایران اور چین بھیجا جائے۔ ضروری گولہ بارود ترک اور ایئر لائن سے طیاروں کے ذریعے آپہنچا اور مزید سامان ریل سے آیا۔

پاکستان اس اعتبار سے خوش نصیب تھا کہ ۱۹۶۵ء میں ہندوستان نے پاک فضائیہ کے خلاف اپنی برتر فضائی قوت پر توجہ نہیں دی۔ اسی وجہ سے حدودی اعتبار سے بہت کم تر اپنے لڑاکا طیاروں کی نسبتاً ادنیٰ کارکردگی کی مشکلات سے دوچار اور علاقہ جنگ میں صرف ایک خزانے اور ایک بی راڈار اسٹیشن کے ساتھ پاک فضائیہ نے جنگ کے آغاز کے صرف ۹۴ گھنٹوں کے اندر ہندوستانی فضائیہ پر سبقت حاصل کر لی۔ اس سے پاک فضائیہ کا کشمیر اور وادی کے سچ کے درمیان جنگ کے مرکزی علاقے میں اپنی

۱۹۶۵ء میں ہندوستان اور پاکستان کے درمیان ۲۲ دن کے تصادم کو جنگ میں فضائی قوت کے استعمال کو ایک کھڑکی کی مثال قرار نہیں دیا جا سکتا۔ لیکن یہ ایک مختصر مگر پر عزم اور جارحانہ صفت والی اعلیٰ تربیت یافتہ اور جتنی قیامت کی حامل فضائیہ کی مدد سے ہندوستان ضرور ہے جس نے اپنے وسائل کو پورے طاقت کے استعمال، مصروفیت میں قیادت اور عزم کو مستحکم بنا کر ایک ایسے حریف پر شک و شبہ سے بالاتر سبقت حاصل کر لی۔ جو مددی اور مشینیں اعتبار سے برتر تھا۔

یہ اس اعتبار سے بھی ایک شاندار کارنامہ ہے کہ اس کے آغاز سے پہلے دور اندیشی کا فقدان تھا اور اس کے آغاز کے بعد بھی سیاسی مہمنازی دستیاب نہ ہو سکی۔ ایسا خیال ہوتا ہے کہ بری فوج اور فضائیہ کے سربراہوں کو اپنے تمام کا تعین اور کارروائیوں کے لیے مکمل طور پر اپنے ہی صوابدید پر چھوڑ دیا گیا تھا۔ صرف اتنا تھا کہ افواج کے ان سربراہوں کو اپنے اقدار پاکستان کے دفاعی انداز ہی کے اندر رہتے ہوئے اٹھانا تھے۔ اس لیے کہ پاکستان بے پناہ بڑے اور بہتر طور پر لیس اپنے بڑی کے غلاف حملے کے بارے میں سوچا بھی نہیں سکتا تھا۔

۱۹۶۵ء میں کشمیر میں پاکستان کی بغاوت کے نتیجے میں سربراہانِ خارجہ کی حیثیت سے شرکت تھی (انہم و فرست) کے بارے میں رائے دینا تاریخ دانوں کا کام ہے لیکن اس کارروائی کے بے وقت کا تعین یقیناً غیر مناسب تھا۔ اس لیے کہ اسی سال صرف چند ماہ پیشتر ان کچھ کے واقعات کے بعد امریکہ نے دونوں ممالک کو اسلحہ کی فراہمی پر پابندی عائد کر دی تھی اور جیسا کہ واقعات بتاتے ہیں، اس پابندی سے نقصان کی شرح پر تسلیم کرنے کے علاوہ پاک فضائیہ کی کارروائیوں پر کوئی خاص اثر نہیں پڑا لیکن



پاکستان کی سیاسی فائدہ و سببیت سے ۱۹۶۵ء  
 میں صدر ایوب خان، نیر مانشل اور ملک - گولڈا کے  
 پیشینہ کارڈ گروپ کپٹن ایف۔ مسعود مدد پاک لھانہ  
 کے ہوا دہل کے ساتھ ہوا دہل چال کر رہے ہیں۔  
 پاکستان کی سیاسی قیادت نے ۱۹۶۵ء کے جنگ  
 میں تمام جیسے فوجی کارڈ ملک کی سواہدہ - قوم  
 شیعہ تھے۔ صدر ایوب خان کی ملک کے  
 دوران پاک - بانی کے ٹیٹو، فوجوں و گولڈا  
 کی مسلسل برہمنی مولا قنیت سے محبت و رہنمائی  
 تھے۔

۱۹۵۵ء کی جنگ کے مدد پاک لھانہ کے  
 کارڈ بیجیت میر مانشل اور ملک - گولڈا کے  
 بریڈک لھانہ کے ہوا دہل وریڈک - بانی سے  
 سے سے ہوا دہل چال کر رہے ہیں









۱۹۵۵ء کی جنگ کے خاتمے کے فوراً بعد  
 امرہ افغان خان ایک ہیٹ - ۸۰ سپریم کورٹی  
 پاکستان اٹھانک، یہ سچ کر سکواڈن نمبر ۱۴  
 کے ایجنٹ کو کھڑے کے علاقے میں ٹیسٹ ٹیبلٹ  
 کے ٹیسٹ کے خلاف کامیاب کارروائی پر مبارکباد  
 پیش کرتا ہے۔ کمانڈر، ہیٹ ٹیبلٹ سے  
 ٹیسٹ کے بعد پہلے ٹیسٹ اور اس - ۱۰ سی  
 سوٹ میں نگرانی ہے۔

فورٹ ٹیبلٹ ہسٹ مل نان ۲۰۹۵  
 میں پاکستان کے صدر، فیضانِ دانش کو جیسٹ  
 سے تاحوت حاصل کر کے ہے۔

نعتِ مقدسہ کا باعث بننے والی آری  
 لائی جوتا، روایا گیا۔



مرزین کے اوپر فضائی برتری قائم کرنے کا مقصد بھی پورا ہو گیا۔ اور ایک ہاتھ  
موصول ہو جانے کے بعد اسے اپنے ملک میں وسعت دے دی گئی۔ یہاں  
تک کہ مشرق پاکستان میں بھی۔

ایئر مارشل نور خان کے بنیادی مقصد کے طور پر پاک فضائیہ کو سہلانے  
میں فضائی برتری حاصل ہو گئی جہاں پاک بڑی فوج ہندوستانی فضائیہ کی کسی  
مدد و نصرت کے بغیر عددی طور پر برتر اور زیادہ طاقتور ہندوستانی فوج کے خلاف  
برسرِ پیکار تھی۔ توقعات کے برخلاف پاک فضائیہ کو ہندوستانی فوج پر اپنی  
دستی سے حملے کر کے اس کی حربی صلاحیت کو متاثر کرنے کے لیے کافی فاضل  
مواقع مل گئے اور جیسے ہی پاک آرمی کے دستوں نے چھب پر حملہ کیا اسے  
بڑی جگہ میں پاک فضائیہ کے کردار سے مرتب ہونے والی اس کی توقع  
سے بھی زیادہ گہرے اثرات کا احساس ہو گیا۔ اور یہ اثر جنگ بندی تک  
قائم رہا۔ یکم ستمبر کو ہندوستان فضائیہ کی مداخلت پاک فضائیہ کی توقع کے عین  
مطابق تھی اور اس نے فوراً چار دیو پاز گرایے۔ اس جوابی کارروائی کے بغیر  
چھب کے علاقے میں پاک آرمی کا حملہ شدید مشکلات کا شکار ہو جاتا اور  
جیسا کہ ہوا بھی!

ایک انٹرویو میں جناب "جب جگہ ہڈت سے سکونا  
جاری تھی تو وہ نڈین ایئر فورس کی زد میں آگئی اور اس بڑی طرح منتشر کر دی گئی  
کہ آئندہ بارہ گھنٹے تک تو وہ قطعی غیر مؤثر رہی۔ دوسری طرف پاک آرمی







کی ایک بکتر بندرجنٹ (تیرھویں لائنز) پر حملہ کرتے والے انڈین ایئر فورس کے چار ویپائز طیاروں کی پاک فضائیہ کے ہاتھوں تباہی اس رجمنٹ کے دو بارہ مستطرح ہونے اور جندہ عیسے کے ساتھ پیش قدمی جاری رکھنے میں مددگار ثابت ہوئی۔ اور اس کے بعد انڈین ایئر فورس نے چیمپ کے علاقے میں بڑی کارروائی میں مداخلت نہیں کی۔ اگر یہ کارروائی کی جاتی تو پچیسویں دن پاک بڑی فوج کی پیش قدمی مدک جاسکتی تھی۔

اس سہم میں پاک فضائیہ کے دیگر اہم تاریخی کارناموں میں ستمبر کو اس انڈین انٹرنیٹری فورس اور ٹیٹکوں کے خلاف کارروائی شامل ہے جو اہم ترین شہرہ پور سے صرف دس میل دور بانا پور کے علاقے میں واقع لی آر بی تھریک اہم جی پرقبضہ کرنے کی تیاری کر رہی تھی۔ ہندوستانی لاہور پر حملہ کرنے کے منصوبے کے تحت جی اہمیت کی اہم کارروائی کے فائدہ حاصل کرنے کی پوزیشن میں تھے لیکن پاک فضائیہ کی مداخلت نے پاک آرمی کی مسویں انٹرنیٹری ڈویژن کو لی آر بی پل کے دفاع کے لیے اپنے دستہ مورچہ بند کرنے اور حفاظت کے لیے ٹیٹک اور توپ خانہ بھیجنے کا موقع فراہم کر دیا۔

حملہ کے بعد مدیا نے قوی میں ایک پاکستانی ٹیٹک مددگار سے مل کر سی۔

چیمپ کے علاقے میں بڑی جانے والی انڈین جنڈہ رجمنٹ رقیہ تھریک۔

چیمپ کے علاقے میں حاصل ہونے والے مالی ضیعت میں یہ ہندوستانی شہ۔

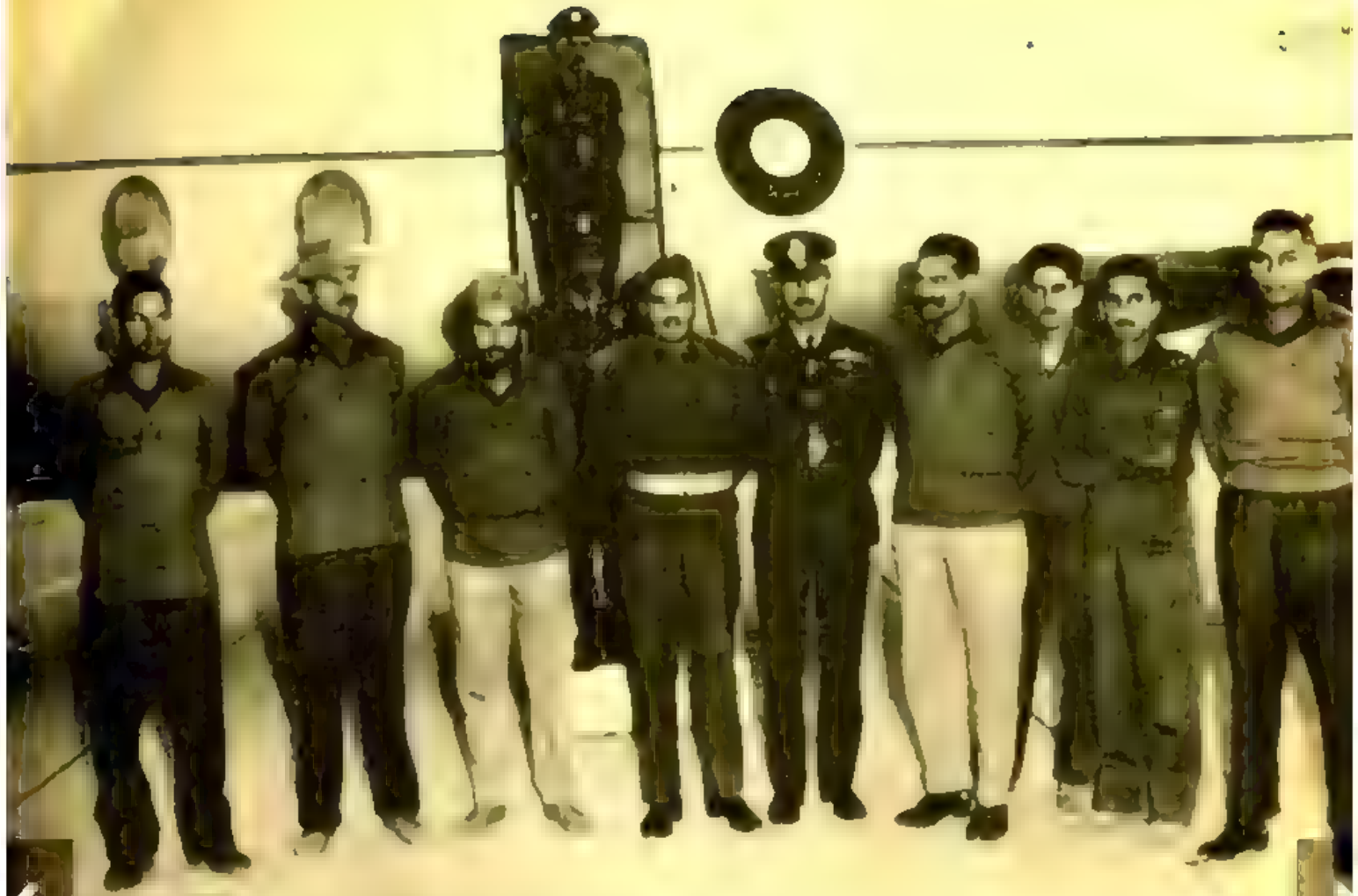
مس۔ ٹیٹک میں شامل تھی۔

پاکستان میں، ستمبر کا دن یوم فضائیہ کے طور پر منایا جاتا ہے۔ اس دن سرگودھا کے اوپر پاک فضائیہ نے برتری حاصل کی تھی۔ اس دن بھی جبکہ یہ فیصلہ کن سنگین مرصد درجہ پیش تھا، پاک فضائیہ بڑی لڑائی پر برابر اثر ڈالتی رہی جب ہار اور، ستمبر کو رات اسپیشل سروسز گروپ کے کانڈوز ہندوستان کی کل صف کے ہوائی اڈوں کو تباہ کرنے کے لیے رات کے وقت اتارے گئے اور پچھلے ٹھٹ پر اترنے والے کانڈوزوں کے ساتھ سرچھا ٹھٹ روڈ پر ساگویت سبھا آنے والے میں انڈین ڈویژن سے ساسنا ہو گیا۔ ہندوستانی فوج کے قبضے سے تھوڑے دس منصوبے کے مطابق یہ انڈین ڈویژن سبھا کے جنوب میں ہونے کے لیے بھیجی گئی تاکہ انڈین آرمرڈ ڈویژن کے ہڈی کو محفوظ رکھا جاسکے۔ پاک آرمی نے نظری کی قسمت کی وجہ سے ڈیپ اندی کے پاس کوئی سستہ تعینات نہیں کیے تھے۔ اس لیے یہ ہندوستانی ڈویژن پھرور کے لیے زبردست خوددین ملتی تھی اور جیسٹر پر تعینات پاک آرمی بریگیڈ کے عقب کو بھی خطرے میں ڈال سکتا تھا۔ لیکن یہ کارروائی پاکستانی چھاپہ مار دستوں کی تلاش کی وجہ سے تاخیر کا شکار ہو گئی۔ اور جب انڈین آرمی کے اس ڈویژن نے سبھا بمٹھوہ روڈ پر آگے چلنا شروع کیا تو پاک فضائیہ نے اسے دیکھ لیا اور اس پر حملہ کر دیا۔ اس ڈویژن کی اتنی بٹانی ہوئی کہ اس میں سے صرف ایک بریگیڈ عمل کارروائی میں حصہ لے سکا اور وہ بھی جٹک بندی سے کچھ پہلے!

، ستمبر کو ہی کھیم کرن کے علاقے میں بحران پیدا ہو گیا۔ اس علاقے میں پاک آرمی کے سپر بکتر بند ڈویژن کو ہندوستانی علاقے میں پیش قدمی کا حکم تھا۔ اس مقصد کے لیے لی آر بی تھریک اور روہی نال کو پار کرنا تھا جس پر چلی تقریر







۱۹۶۵ء کی جنگ میں ہندی شہداء کے  
ہندوستانی س اعداد سے عرق نصیب تھے کہ  
میں پاک فضائیہ کے ایک وی آئی پی ڈاکر ایجنٹ  
۲۰ ریڈ شپ میں ہندوستان واپس پہنچا گیا۔

۱۹۶۵ء کی جنگ کے بعد سرگرمیوں کے  
میں ایک سب کے دو سب کے مواقع پر پاک فضائیہ کے  
کا ڈی ریٹیریز ڈیٹیل اور خان سہیل دہی ایجنٹ  
سے کام کیا۔ بہت جلد ہی صدر پاکستان کے دفتر



۱۹۶۵ء کی جنگ کے دوران ایک دور میں  
کامیاب تھا۔ پاکستان کے ہندو پاک فضائیہ کے سربراہ  
ایئر ڈیٹیل اور خان سہیل دہی ایجنٹ کے سربراہ  
ایئر ڈیٹیل اور خان سہیل دہی ایجنٹ کے سربراہ  
وقت حالات میں جب ہندوستان فضائیہ کے  
سربراہ نے پاکستان کا سربراہی دور کیا۔ شہنشاہ  
فرس کے وی آئی پی سکواڈرون کے ایک ایجنٹ  
ٹی ایو ۱۹۶۵ء میں پاکستان پہنچے۔ ایئر ڈیٹیل اور خان  
نے ان کا استقبال کیا اور جنگ عظیم دو جنگی مشینوں  
کی تہہ چکی۔







مطابقت نہیں رکھتا تھا۔ لیکن اس کے باوجود اس نے قومی جنگ میں زبردست کردار ادا کیا اور پاک آرمی کے لیے سب سے زیادہ جہاز ملنے میں فوجوں کے اجتماع پر اثر ڈالا۔ پاک فضائیہ کی مددی کٹری پر قابو پانے کے لیے کامڈرائفٹ سے تمام افروزی اور مشینی قوت کو جنگ کے لیے تیار کیا یہاں تک کہ انتہائی فرسودہ قسم کے دوسری صف طیاروں کو بھی حربی کردار کا پابند کیا گیا۔

پاک فضائیہ میں نوریات کو ایسی حساس قوت دستیاب ہوئی جسے وہ اپنے ہمارے انداز کے مطابق ڈھال کر دشمن کے ہوائی اڈوں پر فضائی حملوں اور کامڈرائفٹ کے لیے اسے وہیں پر مخرج کرنے کے ساتھ ضرورت پڑنے پر اپنے اڈوں کے دفاع کے لیے ثانوی جنگ لڑنے کے لیے بھی تیار کرنے میں کامیاب رہے۔ ضروری تعداد میں طیاروں کی کمی کے باوجود مسربے کے مطابق ہندوستانی فضائیہ کے اگلی صف کے اہم اڈوں پر حملوں کا آغاز ایک قطعی حیرانہ فیصلہ تھا۔ اس فیصلے پر بحث ہو سکتی ہے لیکن جہاں تک پاک فضائیہ کا تعلق ہے اسے اس حملے سے چار اہم فوائد حاصل ہوئے۔ سب سے پہلے ان حملوں نے کچھ سو مند نقصانات ہندوستان کو پہنچائے۔ دوسری بات یہ کہ جو ابی حملہ ہندوستان کو اس مقام پر لے آیا جہاں پاک فضائیہ اپنی بہترین فنی صلاحیتوں یعنی لاک بیٹھہ، اشارہ فائر اور فضا سے فضا میں مار کرنے والے سائڈ وینڈ میزائلوں کو دشمن کے خلاف مؤثر طریقے سے استعمال کر سکتی تھی۔ سوئم یہ کہ پاک فضائیہ نے چند اشارہ فائر اور سائڈ وینڈ سے ایس سیر طیاروں کی مختصر فاصلے ہندوستانی طیاروں سے الگ کر بتر طریقے سے نقصانی دفاع کا کام انجام دینے میں کامیاب رہی۔ اور آخری اور جو حتمی بات یہ ہے کہ پاک فضائیہ اپنی مختصر فاصلے کو بھرپور انداز میں یکجا رکھنے میں کامیاب رہی جبکہ ہندوستان فضائیہ کو اپنے فضائی دفاع اور پاک فضائیہ کے اڈوں پر حملے کے لیے اپنی کوششوں کو تقسیم کرنا پڑا۔

مرگودھا کے مرکزی ہوائی اڈے پر حملوں سے ہندوستانی فضائیہ کو شدید نقصانات اٹھانا پڑے۔ ان کی وجہ سے انڈین ایئر فورس کے عمل کو یقین ہو گیا کہ وہ ایئر فورس ۱۱ اور ایئر فورس ۱۲ سائڈ وینڈر اشتراک کا مقابلہ نہیں کر سکتے۔ اس کے نتیجے میں ہندوستانی فضائیہ نے دفاعی معرکوں میں کھینچے سے گریز کرتے ہوئے برقی جنگ کے علاوہ کسی فضا کی پاک فضائیہ کے تسلط کے لیے چھوڑ دیا۔ اس طرح پاک فضائیہ نے اپنی کاروائیوں کا دائرہ کار خطہ ہند سے آگے تک بڑھا کر پاک برقی فوج کو اس کی معرکہ آرائی میں بے مثل قربی فائز اور علی ادا فراہم کی۔ پاک فضائیہ کی اس مدد نے پاک آرمی کی مددی کٹری کا ازالہ کر دیا اور اسی کے سلسلے وہ بڑے

حریف سے معرکہ آرائی کے قابل ہو کر جنگ بندی تک اسے روکنے میں کامیاب ہو گئی۔

برقی، بحری اور فضائی معرکوں کا زیادہ تر انحصار ان افراد کی جزات ہمت، عزم اور باہر از صلاحیت پر ہوتا ہے جو دشمن سے برسر پیکار ہوتے ہیں۔ اشارہ فائر اور سائڈ وینڈ کی فنی برتری کے باوجود معرکوں کے اعداد و شمار سے ظاہر ہوتا ہے کہ ان ہتھیاروں نے شاندار طریقے سے استعمال کیے جانے والے سیر طیاروں کے مقابلے میں دشمن کو نسبتاً کم نقصان پہنچایا۔ یہ ایف ۱۹ کے ہوا بازی سے جنوں نے ۶ اور ۷ ستمبر کو ہندوستانی فضائیہ کے نیٹ ۱۰ وینڈر ۱۰ اور میٹیر طیاروں کو ایسی مددات، عزم اور جزات سے معرکوں میں لکھا کہ فضا میں ان پر سبقت حاصل کر لی۔ جس کے نتیجے میں اسلامی فضا پر پاک فضائیہ کا غلبہ قائم ہو گیا۔

فضا میں برتری قائم رکھنے کے لیے پاک فضائیہ کے صف ایک ہی اسٹانڈرڈ پر مشتمل مٹی بھر میک۔ اشارہ فائر طیاروں کی کارکردگی معنی فضائی معرکوں میں ان کی کامیابی کی تعداد سے شمار نہیں کی جاسکتی۔ ایف ۱۹ کی حفاظت اور رات کے وقت مدد غفلت کا روی کے فرائض پر پابند کیے جانے کی حقیقت ہی سے یہ ظاہر تھا کہ ان کے شمار کی تعداد کم ہوگی۔ لیکن اپنی انتہائی کم تعداد کے مقابلے میں یہ ہندوستانی فضائیہ کے لیے کہیں زیادہ بڑا خطرہ ثابت ہوئے اور ان طیاروں کی ہر گزیر کارکردگی کے بغیر فضا میں برتری آسانی سے اور سستے داموں دستیاب نہ ہوتی۔

دشمن کو ہراساں کرنے اور رات کی تاریکی میں جنگ جاری رکھنے کے سلسلے میں ببار، ٹرانسپورٹ اور تربیتی طیاروں نے اکثر ایسی ذمہ داریاں پوری کیں جو ان کے طے شدہ کردار سے کہیں زیادہ بھاری تھیں۔ اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ پاک فضائیہ نے اپنے تمام وسائل کو بھرپور انداز میں استعمال کیا۔ اور ان وسائل کو استعمال کرنے والے عملے میں بے پناہ لگن پیدا کی۔

عمل کا دانی میں معروف اور معرکہ آرائی کے متمنی ہوا بازوں کی پشت پر ہمیشہ کی طرح انعام و اکرام سب سے نیاز مبینی عموماً موجود تھا۔ جس کی مہارت انتخاب کثرت اور ذہانت نے زمانہ، جنگ میں بھی طیاروں کو حالت امن کے معیار کے مطابق مستعد اور سرگرم رکھا اور اس طرح پاک فضائیہ کے مقاصد کا حصول ممکن بنا دیا۔

ان تمام عنصروں کو یکجا اور منظم کر کے ایئر مارشل نور خان کی دلولہ انجینئرنگ نے پاکستان کے جذبہ معرکہ آرائی کا روپ دھار کر اپنے دائرہ کار میں تاریخ ساز شخصیتوں کی طرح اپنا عظیم فوجی کردار ادا کر لیا۔





# کٹافضیتا : پھر لیس ہوتی ہٹے







پاکستان چین سے ۵۰ صدک ۵۰  
 اس وقت امریکا ہمارے ہی حاصل کیے  
 ہیں۔ امریکا کی نظر پانی شمس کے تھار  
 سے ہے سویت چین امریکا سے چین میں  
 مانسے ہے۔ امریکا کو دیکھ کر دیکھ کر  
 غازی نامی امریکا کو دیکھ کر دیکھ کر









گم ۱۹۰ پرواز کے لیے پاک فضائیہ دو  
پیسٹرس واسے ۳ ہڈ گم ۱۵ اپریل آئی ترقی  
لیا گیا استعمال کرتے ہیں بھٹ ۱۹۹۰ میں  
ہر گم کے ہوائی اڈے پر ایک گم ۵۰ ہاے  
فٹاسانی حاصل کر رہے ہیں۔

ہو پر اور درمیان میں ایک کے ذریعہ  
ایراڈائل فورسز نے لڑائی میں ڈسارٹ سے  
میراج ۲۰ اسی اور میراج ۵ کی خریدی کے لیے  
بات چیت کی۔ یہ لیا ہے ہندوستان کے ایک  
گم ۲۱ ہوا دہل کے علاقے میں پاک فضائیہ کو  
برقیہ ہاے کے لیے دیکھ سکتے۔ اس کے بعد  
سے پاک فضائیہ نے ۶۰ ہڈ میراج لیا رسما  
کر لیے ہیں۔ ان میں ۱۲ میراج ۲۰ ٹرینی ٹیکا اور  
۵ ہڈ دو شہرت واسے میراج ۲ ٹوٹی۔ چلی  
ترقیاتی لیا ہے تال ہیں۔

کاڈرینٹ کی مشیت سے ایراڈائل  
دورخان سے پاک فضائیہ کے زیر استعمال ہوا ہے  
کو خودی آزمائشے پر زور دیا۔ یہاں وہ میراج  
۳۰ فٹاسانی سے قبل کچھ ہڈیات تھہ ہیں





دوسری صف کے ساتھ دوستان میں ملائی  
 کے زیر سپاہیں لڑتے رہے۔ اس کا بیڑا شاہی  
 اور پچھلے سرکاری مصلح کے وقت فراہم ہونے والے  
 تھے۔ ۱۸۰۱ء میں اس کی تعمیر مکمل ہوئی۔  
 مابقیہ میں۔ جہاں لڑتے رہے۔ پاکستان میں  
 رہی اور ان کی حمایت و دلن سپ میں۔ مصلح کے  
 کے ہیں۔



۹۰۵۔ ان جگہ کے بعد ایک فضا میں  
ریاضت شروع تہی خواجہ صاحب کی اور  
صاحب ۱۰۵۰ سال رہے۔ وہ کہا طر سوئیا  
ن حکومت نے پاکستانی اور ست میں کردی  
لیکن پھر بھی ایک فضا میں ایک ایسی ہی اور  
ایک نے بے اثری حکومت نے ۲۵۵ سال  
پر اپنی جی۔ ۱۰۰ سالہ نوی تہی خواجہ فرام  
کرنے کی جدت ہے۔ وہی زمانہ میں سے ۱۰۵۰  
بیت آئی ۱۱۰۰ پاکستان میں کامرا کے تہذیب  
نیکس میں سے ۲۰۰ سال ہے۔





# دعویٰ اور جوابِ دعویٰ

مگر کہہ آرائی کی افرتنری میں فضائی فتوحات کی ترقی کرنا ایک ناممکن امر ہے اور معرکہ برطانیہ کے وقت سے یہ بات واضح ہے کہ اس سلسلے میں کبھی جیتنے والے دعویٰ اکثر مبالغہ آرائی پر مبنی ہوتے ہیں۔ مگر کبھی رازدار کے نقش اور یعنی شاہدوں کی معاونت کے باوجود کسی فضائی معرکہ میں کامیابی کی حتمی شہادت تباہ شدہ طیارے کے لیے کی دستیابی ہے یا دشمن طیارے کے ہوا باز کی گرفتاری! لیکن آج کل کی محدود جنگیں سرحدی علاقوں کے اطراف طری جاتی ہیں۔ اس لیے یہ ناقابل تردید شہادت کسی بھی طرف کے اطمینان کے لیے مشکل ہی سے دستیاب ہوتی ہے۔

پاکستان اور ہندوستان کے درمیان ۱۹۶۵ء کی جنگ کی گراہگری میں دونوں نے دشمن کے سوسے زائد طیارے تباہ کرنے کا دعویٰ کیا۔ لیکن چونکہ یہ ایک بالکل غیر یقینی بات ہے۔ پھر بھی اس جنگ میں دونوں طرف ہوسے ولسے نقصان کا صحیح تخمینہ اب بھی بڑی حد تک ملنے نہیں آیا۔ ہندوستان کے معاملے میں یہ بات زیادہ صحیح ہے۔ کیونکہ پاکستان نے جنگ سے متعلق

اپنا ریکارڈ اور ملے کو فیر جاندار معائنے کے لیے پیش کر دیا اور اپنے نقصانات کی تفصیل شائع کرنے کے لیے تیار ہے۔ ایک مختصر فضائی فوج ہونے کی حیثیت سے پاکستان کے لیے یہ ممکن ہی نہیں ہے کہ وہ اپنے وسیع نقصانات کو آسانی سے پوشیدہ رکھ سکے۔ اور پاکستان نے اپنے نقصانات کو تسلیم کرتے ہوئے کراچی میں جشنِ فتح کے موقع پر ۸۵ عدد ایف۔۶۰ اور دس عدد ایف۔۴۰ اسلے کے ساتھ میں عدد بی۔۵۰ طیاروں کی پرواز کا مظاہرہ کیا۔

پاک فضائیہ کے اپنے بیان کے مطابق جس کی ترقی امریکی فوجی امداد کے مشہورٹی گروپ سے بھی کی۔ یکم ستمبر سے ۱۳ ستمبر ۱۹۶۵ء کے دوران فضائی معرکوں میں ۱۳ ایف۔۸۶ اور ایک اشارفائٹر کا نقصان اٹھانا پڑا۔ جب کہ ایک ایف۔۸۶ اپنے ہی ہدف کے لیے کی زد میں آکر تباہ ہوا اور ایک آری۔بی۔۵۵ اور ایک ایف۔۸۶ پاک آرمی کے زمینی فائر سے ضائع ہونے اس بنیاد پر ۱۹۶۵ء میں پاک فضائیہ کی فہرست سرفرازی حسب ذیل انداز میں مرتب ہوئی۔

۱	۶ ستمبر ۱۹۶۵ء	اسکوڈرن لیڈر سرفراز رفیقی	ہواڑہ	ایف۔۸۶
۲	۶ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ یونس حسین	ہواڑہ	ایف۔۸۶
۳	۶ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ س۔ٹی ایم عزیز	ڈھاکہ	ایف۔۸۶
۴	۶ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ آفیسر افضل خان	کلاں کنڈہ	ایف۔۸۶
۵	۶ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ آفیسر سکندر اعظم	ماری پور	ایف۔۸۶
۶	۶ ستمبر ۱۹۶۵ء	اسکوڈرن لیڈر ایس۔ اے صدیقی	جام نگر	بی۔۵۵
۷		اسکوڈرن لیڈر اسلم قریشی		

۸	۱۱ ستمبر ۱۹۶۵ء	اسکاڈرن لیڈر منیر الدین احمد	امرتسر	ایف۔ ۸۶
۹	۱۱ ستمبر ۱۹۶۵ء	اسکاڈرن لیڈر ایم اقبال	ڈبھالی	آر۔ بی۔ ۵۷۔ بی
۱۰		فلائٹ لفٹیننٹ لودھی		
۱۱	۱۳ ستمبر ۱۹۶۵ء	اسکاڈرن لیڈر علاؤ الدین احمد	گورداسپور	ایف۔ ۸۶
۱۲	۱۴ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ ایم۔ اے۔ بٹ	رسانپور	بی۔ ۵۷
۱۳		فلائٹ لفٹیننٹ اے۔ ایس۔ ریڈنخلہ		

خونٹ: منبر ایکس سے منبر چار تک ہندوستانی فضائیہ سے معرکے میں گرائے گئے۔

تین بی۔ ۵۷ طیاروں کے دو رکنی طے کے ساتھ فضائی گاڑیوں میں تباہ ہونے والے دس طیاروں اور تیرہ انٹروپ کی ہلاکت کے علاوہ بائیس دن کی معرکہ آرائی میں معرکہ کی ہلاکت کے بغیر ۹ طیاروں کی تباہی کی تفصیل حسب ذیل ہے۔

۱	۱۱ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ آفیسر ایم۔ ایم۔ بٹ	اکھنور	ایف۔ ۸۶
۲	۱۱ ستمبر ۱۹۶۵ء	سرگودھا	زمین پر گولیوں کی ضرب	ایف۔ ۸۶
۳	۱۱ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ احمد حسین	سرگودھا	ایف۔ ۱۰۳
۴	۱۱ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ صدر الدین	لاہور سیکٹر	
۵	۱۳ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ شیخ لاہور سیکٹر	آدم پور	بی۔ ۵۷
		فلائٹ لفٹیننٹ بی۔ اے۔ جہاڑی	دونوں ریکٹ کر گئے اور جنگی قیدی بنے۔	
۶	۱۴ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ آفیسر ایم۔ آئی۔ شری	قرن تارن	ایف۔ ۸۶
۷	۱۴ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ آفیسر جی۔ او۔ جاسی	پشاور	ایف۔ ۱۰۳
۸	۱۹ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ ایم۔ ایم۔ احمد	سرگودھا	ایف۔ ۸۶
۹	۲۰ ستمبر ۱۹۶۵ء	فلائٹ لفٹیننٹ اے۔ ایچ۔ ملک	لاہور سیکٹر	ایف۔ ۸۶

خونٹ: منبر ایکس، منبر ۶، منبر ۹، انڈین ایئر فورس سے فضائی معرکے میں گرائے گئے۔

پاک فضائیہ کے نقصانات کا تعین تو کسی مناسب شک و شبہ کے بغیر کر دیا گیا۔ مگر انڈین ایئر فورس کی صورت حال اس سے مختلف ہے۔ جنگ کے بعد پاک فضائیہ کا یہ خیال بلاشبہ غرض مٹی پر مبنی ہے کہ ہندوستانی فضائیہ کے ایک سو دس طیارے تباہ ہوئے اور ۱۹ کو نقصان پہنچا۔ جن میں ۳۵ فضائی معرکوں میں گرائے گئے۔ ۳۴ ایئر لائیڈ اسٹراٹمک کے نتیجے میں ضرر سے خارج ہوئے اور ۲۲ گراؤنڈ فائرس تباہ ہوئے۔ حالانکہ اس میں ہواؤں کے دوران حادثات سے ہونے والے ہندوستانی فضائیہ کے نقصانات کا ذکر نہیں ہے۔ مگر پاک فضائیہ کے تجربات ہی کو شامل بنالیا جائے تو دوران جنگ کل مل کر انڈین میں پندرہ فیصد حادثات کی امید تو کی جاسکتی ہے۔

۱۹۶۵ء کی جنگ کے فوراً بعد ہندوستان نے کچھ عام اپنے ۵۷ طیاروں کی تباہی کا اعتراف کرتے ہوئے یہ دعویٰ کیا کہ جنگ کے دوران فضائی معرکوں اور زمینی فائر سے ۷۲ پاکستانی طیارے تباہ کیے گئے۔ جن میں چالیس ایف۔ ۸۶ تین ایف۔ ۱۰۱ اور ۱۱ بی۔ ۵۷ کے علاوہ ۲۴ عدد دیگر اقسام کے طیارے بغیر کسی ۳۰ شامل تھے۔ ہندوستان نے اپنے جن ۲۵ طیاروں کے نقصان کا اعتراف کیا۔ ان میں پندرہ کی تباہی فضائی معرکوں میں اور بیس ہندوستانی اڈوں پر پاک فضائیہ کے حملوں سے تباہ قرار دیئے گئے۔ ان میں پٹاکوٹ پر پڑے اچانک حملے سے تباہ ہونے والے دس طیارے بھی شامل تھے۔

مجیب بات یہ ہے کہ ہندوستانی فضائیہ نے معرکہ آرائی میں ہلاک ہونے والوں میں صرف سولہ انٹروپ کے نام درج کیے ہیں۔ جن میں پندرہ ۱۹۶۵ء کی جنگ کے آغاز کے فوراً بعد ہلاک ہوئے اور ان کے نام دہلی میں انڈین ایئر

فوز کی فہرست سرفرازی میں درج ہیں۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ ہندوستانی  
طیاروں کی تباہی کے ساتھ ساتھ ان کے ہوا باز بھی ہلاک ہوئے اور ایک بھی  
ہوا باز بچا یا نہیں جاسکا۔ صرف ایک ہوا باز کے بائے میں کیا گیا ہے کہ وہ طیارے  
میں نئی خرابی کی وجہ سے ہلاک ہوا۔ اس سے تو یہی ظاہر ہوتا ہے کہ ۵۸ طیاروں  
کی تباہی میں ۱۴ ہوا باز ہلاک ہو گئے۔ اس کے خدبے میں پاک فضائیہ  
کے ۱۹ طیاروں کی تباہی میں تیرہ ہوا باز ہلاک ہوئے۔ دیگر اغلاط میں کم از کم تیس  
فیصد ہوا باز بچا لیے گئے۔

جنگ کے کچھ عرصہ بعد نئی دہلی کے ایک ذیلیے نے ۵۵ طیاروں کے  
نقصان کا ذکر کیا تھا۔ اس لیے اگر نئی دہلی کے اعتراف کے بائے میں شبہ  
کیا جائے تو اس کا مطلب ہندوستانی فضائیہ کے حملے کی کادشوں کی توثیق کم کرنا  
نہیں۔ وہ زیادہ تر مواقع پر اپنے ملک کے لیے پاکستانیوں کی طرح ڈیڑھی دلیری لڑ  
مارتے لڑتے۔ لیکن اس طرح کے تاریخی مطالعے میں جو صورت ایک ہی  
حریف کے نقطہ نظر سے کیا جا رہا ہو، اصل مقصد یہی ہونا چاہیے کہ حقائق کا تعین  
کیا جائے۔

ہندوستانی ذرائع سے حاصل ہونے والی اطلاعات کی بنیاد پر پاکستان  
میں مرتب کی جانے والی ایک سرکاری رپورٹ کے مطابق دشمن کے پاس  
طیارے تباہ ہوئے جن میں ۲۶ فضائی معرکہ میں ۹ زمینی فائیسے اور ۱۹  
پاک فضائیہ کی ایئر فیلڈ اسٹراٹجک سے اسی بنیاد پر یہ کیا گیا تھا کہ فضائی معرکہ

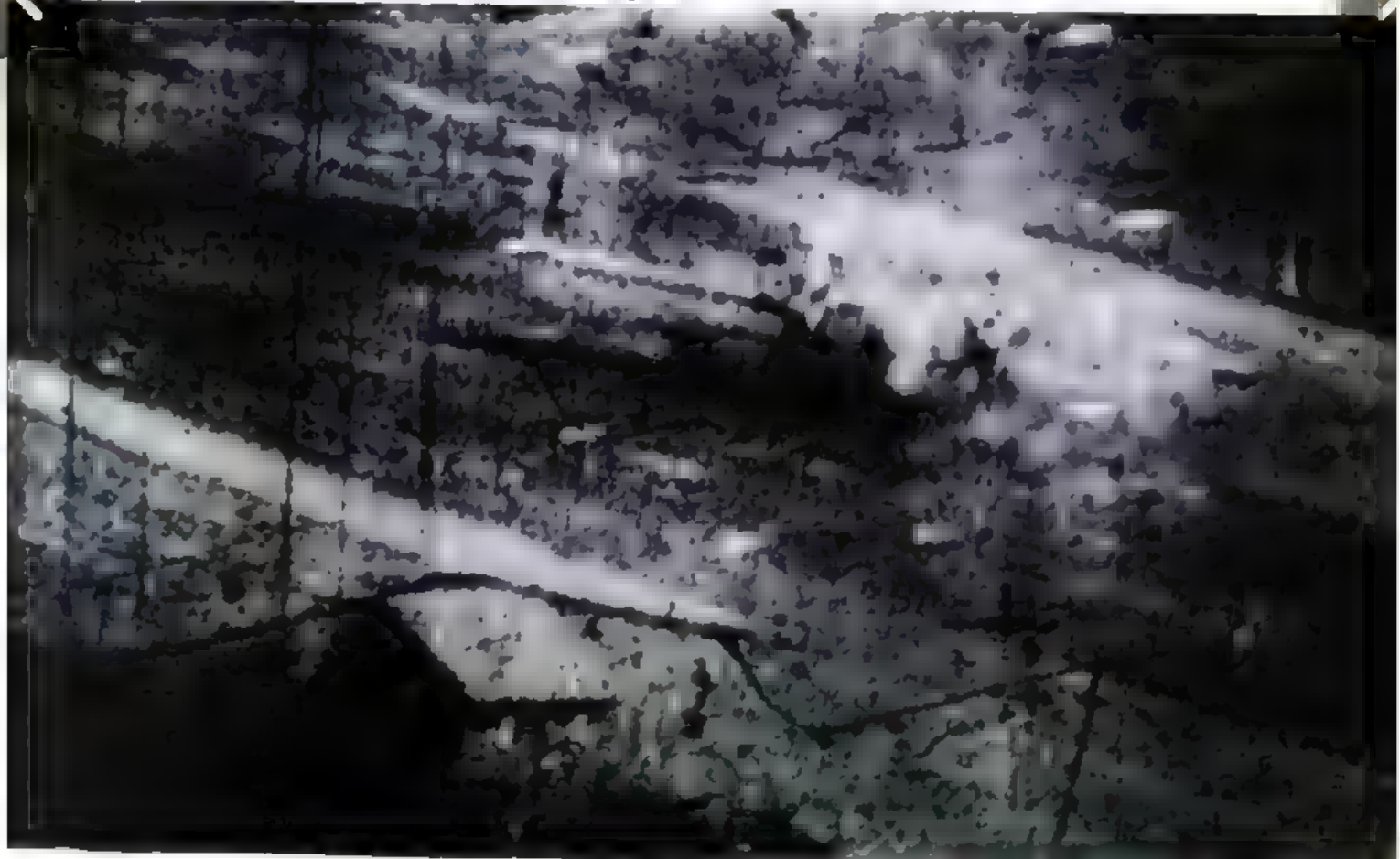
آرائی کے نتیجے میں بارہ ہنظر تین میسٹر دو عدد نیٹ ایک کینبرا اور چار دیگر  
تباہ ہوئے۔ اس کے علاوہ چار ہنظر چار میسٹر اور ایک اسٹریک آرمی کے زمین  
فائر سے تباہ ہوئے۔ ہندوستانی ذرائع کے مطابق پاک فضائیہ کی ایئر فیلڈ اسٹریک  
ایک سے مزید تین ہنظر پاک میسٹر دو عدد نیٹ، دو دیگر ۲۱ ایک دیگر  
مزدوسی ۱۱۹ ٹیر جائلڈ اور ڈھلس سی ۷۴ تباہ ہوئے۔

حکومت پاکستان نے ہندوستانی اطلاعات کی بنیادوں پر انڈین ایئرفورس  
کے حملے کے نقصانات کی رپورٹ بھی مرتب کی۔ جس میں کم از کم ۲۴ طیارے  
لاہور قرار دیے گئے جن میں ۴ دیگر ہنظر، ۱۴ ہنظر، ۹ میسٹر، ۳ نیٹ، ایک  
کینبرا اور تین بیڑ شانت شدہ طیارے شامل تھے۔ پاکستان کے اندازے  
کے مطابق ان نقصانات میں ہندوستانی فضائیہ کے فضائی حملے کے بائیں  
ارکین ہلاک ہوئے جبکہ بائیں بحالت ابھرت کر کے ہندوستان بھاگے  
لحدمات کو جی قیدی بنایا گیا۔

۱۹۶۵ء کی جنگ کے بعد ان نقصانات کے بائے میں جو تفصیلات  
فراہم کی گئیں وہ حسب ذیل ہیں:

مری گھر کے ہوائی اڈے پر اسکاؤٹن نمبر ۹ کا فٹ ڈھنچے والا ایک فیڑیا خٹہ۔ سی

۱۱۹ سیاہ۔





۱	یکم ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ فضائی معرکہ چیمب آزاد کشمیر	۵۲۸۶ فوٹلشٹیشنٹ نے کے جھوٹا	ویہاڑ
۲	یکم ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ فضائی معرکہ چیمب آزاد کشمیر	۹-۱۹ فوٹلشٹیشنٹ ایم وی جوشی	ویہاڑ
۳	یکم ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ فضائی معرکہ چیمب آزاد کشمیر	۹-۳۸ فوٹلشٹیشنٹ جبر دواج	ویہاڑ
۴	۱۰ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ باگ ڈوکرہ میں پاک فضائی کے تین جہازیں	۹۶۱ اسکواڈرن لیڈر ایم بی مارش	ویہاڑ
۵	۹ ستمبر ۱۹۶۵ء	جہاز کے اوپر گرایا گیا بمخافت انڈیا میں ایکٹ کر گیا	فلائنگ آفیسر بی این چٹالی	ہنٹر
۶	۹ ستمبر ۱۹۶۵ء	جہاز کے اوپر گرایا گیا بمخافت انڈیا میں ایکٹ کر گیا	فلائنگ آفیسر گاندھی	ہنٹر
۷	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ سرگودھا فضائی معرکہ	۳۸۰ اسکواڈرن لیڈر ایس بی جگت	ہنٹر
۸	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ قیدی، سرگودھا کے قریب ایکٹ کیا	۳۹-۴ اسکواڈرن لیڈر ادنی کار	ہنٹر
۹	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ فضائی معرکہ پاکستان	۷۲۲ فلائنگ آفیسر بی ایس بار	ہنٹر
۱۰	۶	جنگ فضائی معرکہ حزب پاکستان میں تباہی انڈیا میں	۴۴۱ اسکواڈرن لیڈر لے کے لے	ہنٹر
۱۱	۶	زخمی پاکستان میں جنگ ہندوستان میں	۵۸۲ فوٹلشٹیشنٹ آسٹریا	ہنٹر
۱۲	۶	جنگ فضائی معرکہ، تفصیلات نامعلوم	۵۳۳ فوٹلشٹیشنٹ میں جے پی	ہنٹر
۱۳	۶	فضائی معرکہ میں حزب ترکمان ایکٹ پاکستان میں ہندوستان میں فرار	فوٹلشٹیشنٹ شرا	ہنٹر
۱۴	۱۰ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ قیدی، پاک آرمی زمینی فائر	۹۴۹ فلائنگ آفیسر ایم دی سنگھ	ہنٹر
۱۵	۱۹ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ فضائی معرکہ پاکستان	۶۵۱ فوٹلشٹیشنٹ آرمی جٹا	ہنٹر
۱۶	۲۰ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ فضائی معرکہ ترکمان	۳۴۹ اسکواڈرن لیڈر ڈی بی جٹا	ہنٹر
۱۷	۲۲ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ قیدی، کبیرن پاک آرمی گرنڈ فائر	۵۳۶ فوٹلشٹیشنٹ کری آبا	ہنٹر
۱۸	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ فضائی معرکہ پاکستان	۴۴۹ اسکواڈرن لیڈر جیسر سنگھ	میشین
۱۹	۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ فضائی معرکہ پاکستان	۸۰ اسکواڈرن لیڈر لے بی دیو	میشین
۲۰	۸ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ فضائی معرکہ پاکستان	۵۱۰ فوٹلشٹیشنٹ بی گودا	میشین
۲۱	۹	زمینی فائر، حزب، ایکٹ پاکستان میں انڈیا فر	۱۹۹ فلائنگ آفیسر ڈی بی جٹا	میشین
۲۲	۹ ستمبر ۱۹۶۵ء	پاکستان میں حزب، زمینی فائر سے انڈیا فر	فوٹلشٹیشنٹ آئی ایف سین	میشین
۲۳	۱۱ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ، پاک آرمی زمینی فائر	۳۸۸ اسکواڈرن لیڈر آر کے اہل	میشین
۲۴	۱۳ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ قیدی، پاک آرمی زمینی فائر	۵۰۱ فوٹلشٹیشنٹ ملارنگی	میشین
۲۵	۱۳ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ، پاک آرمی زمینی فائر	۷۰۷ فلائنگ آفیسر بی ایس ساحلی	میشین
۲۶	۲۷ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ، پاک آرمی زمینی فائر، موت ہندوستان میں	۴۴۲ فلائنگ آفیسر بی آر رام چٹالی	میشین
۲۷	۲۸ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ قیدی، بمخافت بعد جہاز کے جزائر لیا گیا	۳۹۴ اسکواڈرن لیڈر بی ایس سنگھ	نیٹ
۲۸	۶	جنگ، حزب پاکستان میں مرگ ہندوستان میں	۳۳۹ اسکواڈرن لیڈر دن کے ملک	نیٹ
۲۹	۱۹ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ قیدی، فضائی معرکہ پاکستان میں	۶۵۰ فوٹلشٹیشنٹ وی ایم لیاوی	نیٹ
۳۰	۲۱ ستمبر ۱۹۶۵ء	جنگ قیدی، فضائی معرکہ پاکستان میں	۷۲۰ فوٹلشٹیشنٹ ایم ایم دی	کینبرا
۳۱	۶	جنگ، لیاوی کے تباہی میں	۱۹۸ فلائنگ آفیسر کے کے کپور دیویش	
۳۲	(۱۷ اگست ۱۹۶۵ء)	جنگ فضائی معرکہ میں پاکستان	فلائنگ آفیسر جگت سنگھ	ایر شانت شو
۳۳		لہ پتہ خیال ہے کہ پاکستان میں معرکہ ہو گا	فلائنگ آفیسر ایم دی سورتی	(فوشنٹ شو)
۳۴		لہ پتہ خیال ہے کہ پاکستان میں کسی معرکہ میں ہو گا	فلائنگ آفیسر من مین وال	(فوشنٹ شو)

اس فہرست میں ہندوستانی ہوائی اڈوں پر پاک فضائیہ کے حملوں سے تباہ ہونے والے طیاروں کا ذکر نہیں ہے۔ ہندوستانی ذرائع نے جس ایسے طیارے کا ذکر کیا تھا اس طرح انڈین ایئر فورس کے کم از کم ۵۴ طیارے تباہ ہوئے۔ ان اعداد و شمار کی روشنی میں ۱۹۶۵ء کی جنگ میں ہندوستانی فضائیہ کے ۷۰ طیاروں کا نقصان مناسب اندازہ ہوگا۔ کیونکہ نقصان کی اس فہرست میں بائیس دن کی کارروائیوں کے دوران حادثات سے تباہ ہونے والے طیارے بھی شامل نہیں ہیں۔

۱۹۶۵ء کی جنگ کے خاتمے کے فوراً بعد نئی دہلی میں ہندوستان کی وزارت دفاع نے جو تبصرہ جاری کیا۔ اس میں توقع کے عین مطابق یہی دعویٰ کیا گیا کہ انڈین ایئر فورس نے مندرجہ ذیل طریقے پر سہقت حاصل کر لی۔ ”جب کہ پاکستان کو دن کی روشنی میں ہندوستانی ایئر فیلڈ تصفیات اور اندرون ملک اہلک پر حملوں سے روک دیا گیا۔ انڈین ایئر فورس کے لاکھ بھاری مدر تک وسیع علاقے میں ہوائی اڈوں پر حملوں کی کارروائیاں کرتے رہے۔ ہندوستان کے میٹیر ۱۷۔ لے اور ہنٹر طیاروں نے دن کی روشنی میں کئی بار گڑھا کے ہوائی اڈے پر حملے کیے۔ تصفیات کو خاصا نقصان پہنچایا اور دیگر طیاروں کے علاوہ دوا سٹار فائٹر تباہ کیے گئے یا ان کو نقصان پہنچایا گیا۔

طرا کا طیاروں کی جارحانہ کارروائیوں میں، ٹینک، بھاری توپیں، بکتر بند گاڑیاں، طیارہ شکن توپیں، بھاری موٹر گاڑیاں اور فائبر مشین گنڈوں کا ہندوستانی فضائیہ کے راکٹوں، بھوں اور توپوں کا شکار رہے۔ ۲۴ دن کی جنگ میں انڈین ایئر فورس نے کم از کم ایک سو بیس پاکستانی ٹینک تباہ کیے۔ ۱۰ بکتر بند گاڑیاں، ۱۰ موٹر ضرب میں ہندوستانی فضائیہ کے چار ہنٹر طیاروں نے ایک مال گاڑی اور اس کے علاوہ چار ٹینک اور ساٹھ گاڑیاں تباہ کر دیں۔ اس کارروائی نے بکتر بند کرنا میگزین میں پاکستانی بکتر بند حملے کو کٹھ کر دیا۔

جب انڈین ایئر فورس کے لڑاکا بھاریا سے اپنی برتری فرج کی کارروائیوں میں مدد کر رہے تھے۔ ہندوستانی لڑاکا طیارے فضا کو پاکستانی سیر طیاروں سے صاف کرنے کی کارروائیوں میں مصروف تھے۔ اور جب بھی ہنٹر اور نیٹ نے سیر بر کو معرکے میں الجھایا تو سیر بر سے نقصان اٹھانے بغیر بچ نکلنے میں کامیاب دہرے۔

اور ہلاکت خیز شہرت کا حامل فضا سے فضا میں مار کرنے والا ساڈر مڈر میزائل جس پر فضائی معرکوں میں پاک فضائیہ نے از حد انحصار کیا (حقیقت میں ایٹ ۱۴ کے علاوہ پاک فضائیہ کے کل ۲۵ فیصد یا بائیس سیر طیاروں کو ساڈر مڈر میزائل سے لیس کیا گیا تھا، محض) اس سے عین غرضناست ہونے کے زیادہ تر معرکے نجی سطح پر ہوئے۔ اور اکثر جب نیٹ نے دشمن کے طیاروں کو معرکہ آرائی میں گھیرا تو وہ ان میزائل کو چھیک جیتے۔

حقیقت میں یہ برطانوی ساخت کا اعلیٰ کارکردگی والا طیارہ ۱۹۵۶ء سے

لانس کے تحت ہندوستان میں بنایا جا رہا ہے، فضائی معرکوں میں مزہمت کرنے والا ایک موثر عنصر ثابت ہوا۔ اور جلد ہی اسے عرب عالم میں سیر شکن کہا جانے لگا۔ اور یہ بلاوجہ بھی نہیں تھا۔ فضائی معرکوں میں اس کی کارکردگی اتنی اعلیٰ تھی کہ سیر بر تک ایٹ ۱۰ بھی اس سے معرکہ آرائی سے گریز کرتے۔ اور جب بھی نیٹ تعاقب کرتا تو وہ اکثر رفتار تیز کر کے بچ نکلے۔

نیٹ کے ہاتھ میں پراپیٹنڈ سے بھر پور یہ نظریہ کچھ عجیب ہی ہے۔ اس لیے کہ فضائی معرکوں میں اس طیارے سے پاک فضائیہ کا بہت ہی کم سامنا ہوا۔ اور جنگ کے بعد زیادہ تر ہوا باز، جن کا انٹرویو کیا گیا، اس خیال سے متفق نہیں تھے اور نہ ہی ۲ ستمبر کو پاک فضائیہ کے ایٹ ۱۰ کے سامنے آتھی۔ نیز گولی چلائے نیٹ کے ہتھیار ڈال دینے سے اس خیال کی توثیق ہوتی ہے۔ نیٹ نے ایک یا دو بار پاک فضائیہ کے سیر طیاروں پر غلبہ ضرور پایا لیکن پاکستانی ریکارڈ سے ظاہر ہوتا ہے کہ کسی بھی موقع پر ایک بھی سیر فضائی معرکے میں بلا واسطہ طور پر شکار نہیں ہوا۔ ۱۹ ستمبر کو اس ہرز کے ایک طیارے نے فضائی معرکہ میں پہنچنے والے نقصان کے بعد ایک سیر بر گڑھا پر اترنے کی کوشش کرتے وقت تباہ ہوا اور ۲ ستمبر کو ایک اور سیر بر کا پلاٹ ۳۰ ایم ایم توپ کی ضرب گھٹنے کے بعد ابھٹ کر گیا۔ ۱۹۶۵ء کی جنگ میں پاک فضائیہ نے ایک درجن یا اس کے لگ بھگ ہنٹر طیاروں کی تباہی کے مقابلے میں صرف دو نیٹ طیارے گرنے کا دعویٰ کیا۔ اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ انڈین ایئر فورس کے اس لڑاکا طیارے سے پاک فضائیہ کا کتنا کہ رابطہ رہا۔ لیکن حقیقت سے زیادہ قریب ہوگا کہ بہت سے پاکستانی ہوا بازوں کی نظر میں یک حریف کی حیثیت سے نیٹ کے مقابلے میں حفر کی زیادہ وقعت تھی۔

### شب بخون

ہندوستانی وزارت دفاع کے مطابق پٹھا ٹوٹ کے ساتھ آدم پور، ہواڑہ اور انہلہ پاک فضائیہ کے حملوں کے خصوصی ہدف تھے۔ لیکن ان اڈوں پر ہذا حملوں کے باوجود کسی یقین نقصان کا کوئی وجود ہی نہیں تھا۔ ہندوستانی حکومت کے دعویٰ کے مطابق پاک فضائیہ کے بی ۵ طیاروں نے آدم پور پر جو ۲۴ بم گرنے۔ ان میں ۲۱ سے قریبی دیہاتوں کے شہریوں کو جانی نقصان پہنچایا۔ جب کہ ۲۱ بم ایئر فیلڈ کے اندر گرے۔ چھ بھوں کو ڈاکٹ ہٹ قرار دیا گیا، جس سے رن لے اور عالی، میگزین کو نقصان پہنچا۔ انڈین ایئر فورس کے اسٹیشن کا مڈر ڈیوی ڈیڈ کا کنبہ کہ پاک فضائیہ کی بھاری سے کسی بھی مرحلے پر ہوائی اڈے کے استعمال میں رکاوٹ نہیں ڈالی اور صرف دس منٹ کی ایک تاخیر کے سوا تمام کارروائیوں کے لیے پروازیں معمول کے مطابق روانہ ہوتی رہیں۔ آدم پور کے اوپر ایک بی ۵ گرے کا دعویٰ بھی کیا گیا۔

ہندوستانی بیان کے مطابق ہواڑہ پر بھی پاکستانیوں نے خاص توجہ دی اس پر ۲ ستمبر کے بعد سے تقریباً ہر روز حملے کیا گیا۔ حالانکہ ایئر فیلڈ کے علاوہ اور

قریبی دستانوں پر ایک ایک ہزار پونڈ کے ۲۰ گم گرسے لیکن ہواٹھ پر جنگ کی فراخ کا نام و نشان تک نہ تھا۔ اور جب جنگ کے بعد صحافیوں کی ایک ٹیم نے ہواٹھ کا دورہ کیا تو اس وقت بھی بغیر چٹا ہوا ایک بم بعض اس بے وزی کا وہیں بڑا تھا کہ اکھٹاٹس ڈیباٹنٹ نے اس کے خلاف کے بے ڈیمیشن ایکٹ کو رستم فراہم کرنے سے انکار کر دیا تھا۔ اسٹیشن کا نڈر گروپ کپٹن جی کے جان سے بتایا کہ ہواٹھ سے کاروائی کرنے والے ایک نیٹ اور دو ہنٹر اسکواڈن نے ۲۳ دن کے اندر آٹھ سو پوزیشنیں جن میں پانچ سو حملی کاروائیاں شامل تھیں۔ اس اوٹے پر پاک فضائیہ کا پہلا حملہ ۱۰ ستمبر کی شام ۵ بجکر ۲۰ منٹ پر ہوا جب آٹھ سیریس سے موج در موج حملہ کرنے آئے۔ ان میں سے چار سیریس طیاروں کو مار گرایا۔ تین ہنٹر طیاروں سے سرحد آرانی میں اور ایک حیدرہ شہن توپوں کی فائرنگ سے تباہ ہوا۔ جنگ کے آغاز کے ساتھ دن کی روشنی کا یہ لمحہ محدود تھا۔ جس کی پاکستانیوں نے کوشش کی۔ ہواٹھ کا دعویٰ ہے کہ اس نے آٹھ سیریس گرائے اور اس اوٹے کے چار ہنڑوں کو دیر پکڑ رکھا گیا۔

حالانکہ اس علاقے میں انہل سب سے بڑا ہوائی اڈہ تھا لیکن رپورٹ کے مطابق اس پر پاک فضائیہ نے صرف دو بار یعنی ۱۰ اور ۱۹ ستمبر کو حملہ کیا۔ کیا حاتمے کہ پاک فضائیہ نے اس اوٹے پر ایک ایک ہزار پونڈ کے سولہ گم گرائے جن میں سے صرف تین بم اوٹے پر گرسے اور ان میں سے دو پھٹ گئے اور تیسرے نے ایک پرانے کنٹرول ٹاور کو نقصان پہنچایا۔ جو اسٹیشن کا ٹھہر گروپ کپٹن ٹی ای بوش کے مطابق جیسے جی مندم کیا جانے والا تھا۔ یہ بھی کہ حاتمے کہ پاک فضائیہ کے بموں نے انہل کے ایئر فیلڈ کے آخری سرے سے تقریباً ایک میل دور واقع ایک فوجی اسپتال اور صد سالہ قدیم سینٹ پال گرجا کو نقصان پہنچایا۔ نئی دہلی میں وزارت دفاع کے مطابق رست میں انہل پر ایک حملے کے بعد پاک فضائیہ نے زمین پر ۲۰ طیارے تباہ کرنے کا دعویٰ کیا۔ ہندوستان نے اسے جھوٹا بلا کیے بغیر اقرار دیا ہے اس کی سختی سے تردید کی۔

ہندوستان فضائیہ کے ۹ گم ۲۰ طیاروں کی تباہی کے بارے میں جی پاکستانی دعویٰ کی ہندوستان کی وزارت دفاع نے تردید کی۔ ترجمان نے بتایا کہ انڈین ایئر فورس نے ۱۹۶۵ء میں ۹ گم ۲۰ طیاروں سے کاروائیوں کا آغاز کیا تھا اور جنگ کے بعد ان میں سے آٹھ حیات ملنے کے لیے پیش کرنے پر تیار تھی۔ اس طرح صرف ایک گم ۲۰ کا نقصان تسلیم کیا گیا۔

ہندوستان کیوں کا دعویٰ ہے کہ انڈین ایئر فورس نے جنگ خرمج سے ہی چند دنوں کے اندر تمام پاکستانی ہوائی اڈوں کا دورہ کیا اور یہ معلوم کر لیا کہ پاک فضائیہ کس طرز پر سرحد آرانی کر رہی ہے۔ اس کے بعد انڈین کیبرا طیاروں نے ہم پاکستانی اڈوں پر مسلسل حملے کیے۔ حالانکہ دعویٰ کیا گیا کہ ماری پور پر جسے پاک فضائیہ کے حیدرہ کو منتشر کرنے کے لیے اہم اوٹے کے طور استعمال کیا جاتا تھا حملہ میں کیا گیا۔ ہندوستانی رپورٹ میں مزید کہا گیا۔

سرگودھا، کوٹلی، پشور، کٹاٹ، چک جمرو، رسالو، چک لالہ اور دیگر اڈوں پر اچھی خاصی توجہ دی گئی اور ریڈیو پاکستان کے دعویٰ کے برعکس ڈھاکہ راولپنڈی اور چٹا گم پر کبھی حملہ نہیں کیا گیا اور نہ ہی پاکستان کے کسی علاقے میں ہندوستان جہاز ہواڑا تاکہ گئے۔

حالانکہ فضائیہ کافی سرگرمی تھی لیکن دونوں طرف سے طیاروں کی کمی کی وجہ سے جنگ عظیم دوئم اور دیت نام کی جنگ کے سپرد نسبت فضائی کاروائیوں کی شدت معمولی ہی تھی۔ جنگل میں کالانی کٹھ، بارک پور اور جگنڈو پر مشرقی پاکستان میں تین اسکواڈن ہنڑم کے کچھ نقصان وہ حملوں کا جواب دینے کے لیے جس میں وسطی ایئر کمانڈ نے کوٹلی کی بقیہ تمام فضائی کاروائی لازمی طور پر انڈین ایئر فورس کی مغربی فضائی کمانڈ کی ذمہ داری تھی۔ دونوں طرف سے بمباری کا سیارہ جی معمولی تھا۔ لیکن فضائیہ انڈین ایئر فورس کے موافق صورت حال قائم ہونے کے باوجود جس سے دشمن پر انڈین افواج کی سبقت قائم ہو گئی۔ فضائی کاروائیاں

اسکاڈن ہنڑم کی کاروائیوں میں جنوں۔ محدودی شامل تھا۔ اس اوٹے پر کئی ہوائی اڈے جن میں ۱۵ سیریس فوجی شامل ہے، تھریوں اور دیگر کئی حملہ کے ساتھ تباہ کر دیے گئے۔





مزوری تھیں..... (جب) پاکستانیوں نے مغربی سیکٹر میں کالانی کنڈہ پر چار سیر ایف۔۸۶ کے ایک سیکشن سے حملہ کیا تو طواغ کی داستان ایک باہر دہرائی گئی۔ چاروں ایف۔۸۶ گرایے گئے۔ دو ہنڑ طیاروں نے اور دو طیارہ شکن توپوں نے مار گرائے۔

یہ منگاسبق پاکستان نہ بھول سکا۔ اس لیے کہ انہوں نے بھردن کی روشنی میں ہمارے اڈوں پر حملے کی کوشش نہیں کی لیکن ہندوستانی فضائیہ کے اڈوں پر ان حملوں نے ہمارے ہوا بازوں کو پاکستانی اڈوں کے خلاف جواہی کارروائی کا راستہ دکھا دیا۔ ہندوستانی بمباروں نے سب سے پہلے ۶ اور ۷ ستمبر کی شب میں سرگودھا اور جکھلا پر حملہ کیا۔ اس کے بعد ۱۲ ستمبر کی جنگ بندی تک ہمارے بمباروں نے پاکستانی جواہی اڈوں کے خلاف کارروائیوں کے لیے دو سرپوزا دیے۔ اس مدت میں انڈین ایئر فورس کا صرف ایک کینبرا ضائع ہوا۔

پاک فضائیہ جب فضائی معرکوں میں بھاری قیمت ادا کر رہی تھی۔ تو ہندوستانی فورس کے توپچی بھی اپنی طیارہ شکن توپوں سے بھاری نذرانہ وصول کر رہے تھے امرتسر کی ایک واحد بیڑی کی مثال کافی ہے جب ۵ ستمبر کی شام کو امرتسر (راڈ) پر تنصیب پر حملہ ہوا تو اسے مار بھاگایا گیا۔ دوسرے حملے میں جو آٹھ ستمبر کو ہوا، ایک حملہ آور طیارہ مار گرایا گیا اور پھر اس سرگرم طیارہ شکن بیڑی کی کامیابیوں کی ایک طویل داستان شروع ہو گئی۔ جس میں جنگ کے اختتام تک اس نے ایک بل۔۵ کے ساتھ دس پاکستانی طیارے مار گرائے۔

انڈین ایئر فورس کا آخری حملہ جو کینبرا طیاروں کے ایک سیکشن نے بدین کی اہم راڈ پر تنصیب پر کیا۔ کسی طرح کی فضائی مداخلت سے محفوظ رہا۔ کینبرا

طیاروں کو صرف طیارہ شکن توپوں کا سامنا کرنا پڑا جو ان کو لہجہ رکھوں سے اس تنصیب کو تباہ کرنے سے باز رکھ سکیں۔

اس اعتبار سے ہندوستانی رپورٹ حقیقت سے کچھ قریب آگئی بہتر منصوبہ بندی کے تحت نیچے پرواز کے ساتھ ہندوستانی فضائیہ کی رسانی سے صرف چند منٹ قبل وارننگ کے ساتھ بدین کے لیے پہلی ۶ راڈ کو تباہ کر دیا۔

۱۹۶۵ء کے تقربات کی روشنی میں انڈین ایئر فورس کی کارکردگی بہتر بنانے کے لیے اقدام کیے گئے۔ جن کی تفصیلات ۶۶-۱۹۶۵ء میں وزارت دفاع کی سالانہ رپورٹ میں موجود ہیں۔ ان کے تحت آرمی کے ساتھ مشترکہ کارروائی کے لیے حربی فضائی کارروائی کے دو نئے مراکز کا قیام اور فضائی نقصانات ہر اثناء کے دوپرنٹ، جواہی اڈوں اور دیگر تنصیبات کے تحفظ کے لیے ٹھہرنی دفاع کی فلائش مرمت اور بحال کے لیے مزید دوپرنٹ اور اعلیٰ سطحوں کے لیے مزید ایک سپلائی ڈیپو تک نقل و حمل کا سلسلہ مختصر کر کے کارروائی میں صرف یونٹوں کو سادہ سامان کی فراہمی برقرار رکھی جانے لگے۔

دہلی کی وزارت دفاع کے مطابق ۱۹۶۵ء کی جنگ پر ہندوستان کو بچاؤ کرڈر دیے (۱۹۶۸ء کی شرح پر تقریباً ۱۰ ملین ڈالر) صرف کونے پڑے۔ اس میں ضائع بالاپتہ ہونے والے سارے سامان کی قیمت بھی شامل ہے اسے نسبتاً کم خرچ بتایا گیا۔ ان کارروائیوں میں سرکاری طور پر ہندوستان کو ۲۰۶۳ افراد کا ہانی نقصان اٹھانا پڑا۔ ۴۴۴ افراد زخمی ہوئے۔ ۱۵ افراد بالاپتہ قرار دیئے گئے لیکن ان میں سے ایک ہزار افراد پاکستان کے جنگی قیدیوں کے سب سے واپس آئے۔











جام نگر ۳۹، ۴۵، ۵۱، ۹۹، ۱۱۰، ۱۱۳، ۱۲۲، ۱۴۶، ۱۸۳، ۱۸۷ -

جودھپور ۱۵۰، ۱۷۷ - ۱۸۷، ۱۸۸ -

جدون اسکول ڈرن لیٹر ۶۹ -

جمال دنگ کاٹھڑا لے خان ۱۵۵ -

جوریاں ۸۲، ۸۴، ۸۶، ۸۷ -

جان گروپ کپٹن جی کے ۲۱۳ -

جیکب آباد (پاکستان ایئر فورس بیس) ۹ -

جہیر سنگھ ۱۲۶

جمہرہ (پاکستان ایئر فورس بیس) ۱۴۱، ۱۴۳ -

جیلان فلوٹ لفٹیننٹ ایس۔ ایس۔ ۸۴ -

## چ

چنگیزی اسکول ڈرن لیٹر ایس۔ لے -

چودھری فلوٹ لفٹیننٹ بشیر ۱۸۲ - ۱۸۰

چودھری فلوٹ لفٹیننٹ سیل ۱۰۶، ۱۰۹، ۱۵۴، ۱۵۹، ۱۶۰، ۱۶۹، ۱۷۱، ۱۷۲ -

چودھری جنرل (انڈین) ۸۶، ۹۲، ۱۲۵ -

چودھری ایئر کونڈور ظفر ۱۳۶ -

چونڈہ معرکہ ۱۲۵، ۱۳۲، ۱۳۴، ۱۸۹، ۲۰۰ -

چیمب ۶۵، ۷۲، ۸۷، ۹۴، ۱۴۳، ۱۹۵، ۱۹۷ -

چندی گڑھ (انڈین ایئر فورس بیس) ۱۳، ۷۱ -

چک لہ (پاکستان ایئر فورس بیس) ۱۱۷، ۲۲، ۲۶، ۴۹، ۵۰، ۵۳، ۵۸، ۶۹، ۷۲، ۱۲۰، ۱۸۹، ۲۱۳ -

چٹاگانگ ۲۸، ۱۷۳ -

## ح

حیدر فلوٹ لفٹیننٹ فاروق ۱۶۹، ۱۷۲ -

حسین فلوٹ لفٹیننٹ ۱۳۰، ۱۳۱ -

ایک۔ ۱۶ گردان - ۶۹

ایک۔ ۱۹ سکورسکی - ۲۹، ۹۰ -

ایک۔ ایک۔ ۴۳ ب کمان - ۲۵، ۶۹، ۹۰ -

حیدر دنگ کاٹھڑا سید سہار (فوزی) ۹۵، ۱۰۰، ۱۰۱، ۱۳۱، ۱۳۲، ۱۳۶، ۱۴۲، ۱۷۴ -

حکیم اللہ فلوٹ لفٹیننٹ ۸۱، ۱۶۵، ۱۶۶، ۱۷۷ -

ہال ایئر کونڈور ایک ۵۴، ۱۸۷، ۱۸۸ -

حمید میجر جنرل عہد ۱۲۵

حاتی فلوٹ لفٹیننٹ ایس۔ سدا اختر ۱۰۶، ۱۷۱، ۱۷۲ -

حاتی اسکول ڈرن لیٹر سعید ۸۳ -

صیب	فلوٹ لفٹیننٹ	طارق	۱۳۰ ، ۱۳۱ -
منین	فلوٹ لفٹیننٹ	امجد	۱۲۳ ، ۱۲۵ -
خسین	گروپ کپٹن	ایف۔ ایس	۱۴۹ ، ۱۴۹ -
حسین	ایئر کمرادر	مسعود	۱۴۳ ، ۱۴۳ ، ۱۴۴ ، ۱۴۴ ، ۱۴۴ -
حسین	فلوٹ لفٹیننٹ	شمیر	۱۳۱ ، ۱۳۰ -
حسین	فلوٹ لفٹیننٹ	یونس	۱۰۹ ، ۱۰۹ -
حافظ آباد	(پاکستان ایئر فورس میں)	۹ -	
حیدر آباد	(پاکستان ایئر فورس میں)	۶۹ ، ۱۳۵ -	

## خ

خالد	فلوٹ لفٹیننٹ	اقبال	۱۲۸
خالد	فلوٹ لفٹیننٹ	ایس۔ ایس۔ زید	۱۸۳ -
خاق	فلوٹنگ آفیسر	خان	۱۰۰ -

## د

داؤد پوتا	اسکواڈرن لیڈر	عظیم	۱۴۳ ، ۱۴۵ -
درانی	کپٹن		۱۱۹ -
دیریا	فلوٹ لفٹیننٹ	ایس	۱۲۶ -

## ڈ

ڈکوتا	ڈگلس بی۔ ۴۰	۴۰ ، ۴۲ ، ۴۲ ، ۴۴ ، ۴۴ ، ۴۴ ، ۴۴ ، ۴۴ ، ۴۴ ، ۴۴ -	
ڈوگر	گروپ کپٹن	۱۱۸ ، ۱۱۱ -	
ڈھک	(پاکستان ایئر فورس میں)		
ڈنگ روڈ	(پاکستان ایئر فورس میں)	۲۴ ، ۲۶ ، ۲۹ ، ۳۵ ، ۴۲ -	

## ر

رامپور ہاٹ	(راڈار)	۱۰۴ -	
راہیل	(پاکستان ایئر فورس میں)	۹۳ ، ۱۲۲ ، ۱۲۶ -	
رسالپور	(پاکستان ایئر فورس میں)	۲۳ ، ۲۳ ، ۲۵ ، ۲۵ ، ۲۵ ، ۲۵ ، ۲۵ ، ۲۵ ، ۲۵ ، ۲۵ -	
رسلا والا		۹۹ ، ۹۹ ، ۱۵۱ ، ۱۵۲ ، ۱۵۲ ، ۱۵۲ ، ۱۵۲ ، ۱۵۲ -	
رب	اسکواڈرن لیڈر	ایس۔ ایم	۴۳ -
رفیق	اسکواڈرن لیڈر	سرفراز	۴۱ ، ۴۲ ، ۱۰۰ ، ۱۰۶ ، ۱۰۶ ، ۱۰۹ -
رحیم خان	ایئر مائنس	۴۲ ، ۹۳ ، ۹۸ ، ۱۴۰ ، ۱۵۲ -	
راہ	ڈنگ کمانڈر	۱۳۳ -	
راوی	دیریا	۹۲ -	
رن کچھ		۳۰ ، ۴۵ ، ۶۲ ، ۹۲ -	













۱۸۰ -	ہندن
(پی۔ آئی۔ طے) ۹ -	ہائی جیکر
ایرک ۱۸۸ ، ۱۸۷ ، ۵۳	ہل
۱۳۵ -	ہاشمی
۱۷۱ -	ہمایوں
۱۸۳ -	ہارنی

## ی

۱۷۰ ، ۸۱ ، ۸۰ ، ۷۹ ، ۷۳	یوسف خان
۷۳ -	یحییٰ خان
۱۵۵ -	یوسف

